

DEBAT CONTRADICTOIRE INTERACTIF

« LES TRANSPORTS DES DÉCHETS »

23 OCTOBRE 2013

DEBAT PUBLIC

Centre de stockage réversible profond des déchets radioactifs

Animateurs :

- Ghislaine Esquiague, membre de la CPDP
- Avec le concours d'une journaliste

Intervenants :

- Philippe Guiter, syndicat Sud Rail
- Guillaume Blavette, association Haute Normandie Nature Environnement
- Jean-Michel Romary, directeur gestion des déchets et matières, AREVA
- Igor Le Bars, chef de service sécurité transport, IRSN
- Fabrice Boissier, directeur de la maîtrise des risques, ANDRA

Nombre de participants en direct : 208

La journaliste : Bonsoir et bienvenue dans ce débat consacré au projet de site de stockage profond des déchets radioactifs, le projet CIGEO. Ce projet propose à l'horizon 2025 de commencer à stocker les déchets radioactifs les plus dangereux en grande profondeur dans un site dédié, dans l'est de la France, à la lisière de La Meuse et de la Haute-Marne.

Nous entamons donc le sixième débat organisé sur le sujet par la CPDP, la Commission Particulière du Débat Public sur le thème, ce soir, des transports. Tout d'abord le transport de tout ce qui serait nécessaire à la construction de cet immense chantier prévu pour durer de 2017 à 2025. Ensuite, les transports pour l'acheminement des colis de déchets nucléaires eux-mêmes. Pour parler de tout cela, nous sommes ensemble jusqu'à 20 h 30.

Pour répondre à vos questions, ce soir :

- Ghislaine Esquiague, membre de la Commission Particulière du Débat Public dédié au projet CIGEO ;
- Fabrice Boissier, directeur de la maîtrise des risques de l'ANDRA ;
- Igor Le Bars, chef du service sûreté des transports de l'IRSN, l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire ;
- Jean-Michel Romary, directeur de la gestion des déchets à AREVA ;
- Guillaume Blavette, géographe, membre de l'association Haute-Normandie Nature Environnement ;
- Philippe Guiter, Sud Rail et membre du comité national hygiène et sécurité de la SNCF. Vous vous occupez tout spécialement du transport des matières dangereuses.

Avant de prendre vos questions, il nous a semblé important de remettre les choses dans leur contexte. Les questions qui nous sont déjà parvenues portent le plus souvent sur le transport des matières nucléaires elles-mêmes.

Ghislaine Esquiague, avec vous, il nous a semblé important de redire qu'avant cela, il y aura eu des milliers de tonnes en transit sur les routes et les rails de cette région.

Ghislaine ESQUIAGUE, membre de la Commission particulière du débat public : Merci.

C'est vrai qu'il est important, je crois, de rappeler que si le projet CIGEO faisait l'objet d'une décision favorable, l'installation et l'exploitation de cette installation nécessiteraient de nombreux transports :

- acheminement des matériaux de construction,
- transport des colis de déchets,
- déplacements des travailleurs du site.

Tout ceci peut effectivement amener à beaucoup de questionnements.

Ce thème des transports ouvre un champ vraiment très vaste d'interrogations allant du type et des volumes des déchets et des matériaux transportés au choix des modes de transports, aux itinéraires qui sont étudiés, aux risques qui sont associés, à la sécurité, également, qui est mise en œuvre, mais aussi aux impacts environnementaux des transports et l'on peut également poser la question en termes de qualité de vie des populations et des populations locales.

Donc, en fonction des questions des internautes, nous allons aborder sans doute la plupart ou peut-être tous ces thèmes et permettre aux intervenants de préciser les données et les analyses disponibles.

La journaliste : Pour commencer ce débat et en structurer le propos, comme le souhaite la CPDP, je me tourne vers vous, Guillaume Blavette, pour préciser comment un tel chantier va être un bouleversement total pour les riverains. Je rappelle que vous êtes géographe, vous avez peut-être un œil particulier, un éclairage à nous apporter.

Guillaume BLAVETTE, géographe, Association Haute Normandie Nature Environnement : Un bouleversement, c'est un euphémisme. À en croire le dossier du maître d'ouvrage, il serait question de 70 camions par jour, rien que pour évacuer les matières qui seront retirées afin d'aménager le projet. Madame Esquiague parlait justement aussi de l'acheminement des salariés. Aujourd'hui, nous avons une expérience concrète pour prendre la mesure d'un tel chantier. Le seul chantier EPR à La Hague, c'est toute la moitié nord du Cotentin qui est impactée par les flux d'un tel chantier.

Je me permettrais de rajouter d'autres choses. CIGEO va aussi être un chantier qui va nécessiter de l'énergie, beaucoup d'énergie. L'acheminement d'énergie doit aussi être pris en compte. Je n'ai pas vu beaucoup de précisions à ce sujet dans le dossier du maître d'ouvrage.

Un autre problème qui m'apparaît par rapport à l'eau. J'imagine qu'il faudra aussi retirer beaucoup d'eau, beaucoup d'argilite : quel stockage ? Quels flux ?

Ensuite, une fois que l'on sera arrivé en 2025, je crains que les transports continuent dans la mesure où, si j'ai bien compris, l'aménagement de CIGEO va continuer à mesure que les déchets vont arriver. On a trois phases : on va commencer par des déchets historiques, un peu de MA, déchets de moyenne activité, et en 2075, il est prévu d'acheminer les fameux HA, les déchets vitrifiés.

La journaliste : De haute activité.

Guillaume BLAVETTE : Pendant combien de temps les travaux vont-ils durer ? Pendant combien de temps ces nuisances vont-elles durer ? Au final, je m'inquiète en particulier pour les collectivités locales, puisque tous ces convois, tous ces transports sont des externalités négatives du projet : les régions, les départements, les communes, qui sont en charge de la voirie afin d'accueillir ces milliers de camions par an. Cela représente un coût pour la collectivité. On sait déjà ce que cela veut dire à Soulaines et Morvilliers aujourd'hui.

La journaliste : Une réponse très rapide de Fabrice Boissier pour l'ANDRA avant de prendre nos questions.

Fabrice BOISSIER, directeur de la maîtrise des risques, ANDRA : Peut-être pour remettre en perspective, un peu, cette question des transports. Comme l'a dit Madame Esquiague, il y a effectivement trois sujets relativement distincts :

- La question du transport des colis de déchets ;
- La question du transport des matériaux nécessaires pour la construction de CIGEO ;
- La question du transport des travailleurs.

Ces trois sujets sont importants à divers titres. J'ai regardé dans les cahiers d'acteurs qui ont été produits dans le débat public, au moins une dizaine qui évoque ces sujets-là.

Je crois qu'il faut souligner que pour chacun de ces trois sujets, des réponses restent à dessiner, avec une contribution de l'ANDRA, bien sûr, mais aussi avec les acteurs du territoire, c'est la raison pour laquelle toutes réponses ne se trouvent pas dans le dossier de l'ANDRA, mais se trouvent aussi dans le dossier apporté par l'État, qui a élaboré un projet de schéma interdépartemental de développement du territoire dans lequel il aborde la question des infrastructures de transport : les voies de chemin de fer, les routes, les voies fluviales : comment va-t-on les développer ? À la fois pour répondre aux besoins de CIGEO, mais aussi pour faire de CIGEO une opportunité pour le territoire puisque l'on sait que les voies routières sont aussi le poumon économique du territoire. Il traite aussi de la question de l'approvisionnement en énergie, de l'approvisionnement en eau ; donc tous ces éléments sont aussi sur la table, sont disponibles sur le site du débat public.

Bien sûr, pour l'ANDRA, ce sont trois enjeux : les colis de déchets, les matériaux, les travailleurs. Le transport est un enjeu dont nous avons conscience, qui nous préoccupe beaucoup et sur lequel nous discutons bien sûr avec les parties prenantes que sont les collectivités locales, l'État et les producteurs de déchets.

La journaliste : Place aux questions à présent ; vos questions sont attendues jusqu'à 20 h 30 afin que nos experts puissent y répondre en direct.

Je vous rappelle l'adresse mail : question@debatpublic-cigeo.org ou par SMS avec mot clé : DEBAT. Vos réactions sont aussi attendues sur Twitter avec comme hashtag : cigeo.

La première question vient de Rémifasol :

« Pouvez-vous expliquer quels moyens de transport vont être utilisés ? »

Fabrice BOISSIER : Je vais peut-être répondre à cette question avec les trois catégories de transports que j'ai cités tout à l'heure :

D'abord, la question des colis de déchets : si CIGEO est autorisé, il pourrait commencer à recevoir des déchets à partir de 2025 si le calendrier est celui que nous avons pour l'instant comme calendrier prévisionnel, et ces transports dureraient pendant une centaine d'années, le temps de l'exploitation de CIGEO. Ce qui est privilégié, c'est un transport par voie ferroviaire puisque ces colis de déchets proviennent pour quasi-totalité de trois sites en France : le site de La Hague, en Normandie, le site de Marcoule et le site de Cadarache dans la Vallée du Rhône, et pour ces trois sites, il y a possibilité d'un embranchement ferroviaire, d'aller mettre les colis sur des trains.

La journaliste : Justement, on nous demande beaucoup de précisions.

« Le transport des déchets, notamment par voie ferrée, quel itinéraire ? »

« Qu'en est-il de la réouverture totale de la ligne SNCF-RFF, Ligny-Gondrecourt et au-delà ? »

Ce sont des questions très précises. L'itinéraire intéresse beaucoup les riverains.

Fabrice BOISSIER : Il y a une question au niveau national, on pourra peut-être y revenir après avec AREVA qui est l'expéditeur de ces colis, puisque que le transport des déchets se fait sous la

responsabilité de l'expéditeur, et que l'ANDRA réceptionnera les colis à leur arrivée ; et une question très locale qui se pose : par où vont arriver les trains ? Vont-ils arriver jusqu'à CIGEO ?

L'ANDRA a travaillé avec l'État et les collectivités dans le cadre du schéma interdépartemental de développement du territoire que j'évoquais tout à l'heure, et nous avons identifié trois scénarios possibles :

- ✓ Un premier scénario d'arrivées des trains par la Vallée de la Marne : les colis seraient déchargés et montés par camion jusqu'au plateau de CIGEO, donc l'Ouest du site de CIGEO :
- ✓ Un deuxième scénario par la Vallée de l'Ornain : c'est la voie ferrée qu'évoquait notre auditeur tout à l'heure, Ligny-Gondrecourt, avec encore un terminal ferroviaire sur la vallée de l'Ornain, puis une montée en camion ;
- ✓ Un troisième scénario serait de prolonger cette voie ferrée de la Vallée de l'Ornain jusqu'à CIGEO, c'est-à-dire construire une quinzaine de kilomètres de voie ferrée afin de ne pas avoir de rupture de charge, c'est-à-dire ne pas avoir à mettre les colis d'un train sur un camion.

Ce dernier scénario est techniquement favorable puisqu'il simplifie les flux, mais on sait aussi très bien gérer des situations avec une rupture de charge et un passage sur camion. Peut-être qu'AREVA pourra compléter ce point.

À la lecture des cahiers d'acteurs du site du débat public, il y a beaucoup d'expressions en faveur de la solution d'un prolongement de la voie ferrée, qui est sans doute une suite du débat public à prendre en compte.

La journaliste : Jean-Michel Romary, un petit complément pour AREVA.

Jean-Michel ROMARY, direction gestion des déchets et matières, AREVA : Peut-être pour compléter ce que dit Monsieur Boissier.

Les transports de colis seront assez similaires à ce que l'on pratique aujourd'hui lorsque l'on transporte du combustible usé ou lorsque l'on fait des retours de déchets vers les pays étrangers en provenance de La Hague. Ces transports utiliseront majoritairement la voie ferrée, comme on l'a dit, pour des raisons de tailles d'emballages, pour des raisons de masses, pour des raisons de structures des routes notamment, qui sont peut-être un peu moins adaptées pour ces transports-là, jusqu'à l'approche de CIGEO où là, il faudra effectivement faire un choix entre ce que l'on a appelé une rupture de charge – ce que l'on sait faire : on sait transférer de camion vers le train ou du train vers le camion ; on le fait couramment sur le terminal ferroviaire de Valognes, à côté de La Hague – c'est la première option, ou une option où l'on irait effectivement jusque CIGEO par une voie ferrée.

La journaliste : Qui reste à construire.

Jean-Michel ROMARY : Qui reste à construire. En tout cas, l'approche est quelque chose que l'on sait faire aujourd'hui, on ne va pas réinventer des choses dans le cadre de CIGEO.

Guillaume BLAVETTE : Je me permets de demander la parole parce que je trouve que Monsieur Boissier et Monsieur Romary donnent une vision idyllique des choses.

D'abord, que va être CIGEO ? 10 000 m³ de HA (haute activité), 70 000 m³ de MA (moyenne activité). En l'occurrence, aujourd'hui, l'expérience prouve que les déchets de moyenne activité sont

transportés par la route. Si l'on suit les proportions que je viens de vous présenter, l'essentiel du trafic devrait être acheminé par la route. Aujourd'hui, plus de 2 000 camions par an arrivent sur les deux autres sites de l'ANDRA, à Soulaines et Morvilliers. Par ailleurs, ce qui m'étonne dans les déclarations des deux intervenants, c'est que tous les déchets qui devraient être stockés à CIGEO ne sont pas conditionnés.

Prenons l'exemple des vieux réacteurs graphites qui sont sur la Loire. Le défi est immense. Il s'agit de conditionner des milliers de tonnes de graphite pour ensuite les transporter, sachant que là, les transports seront confrontés à des ruptures de charges très probablement. Prenons l'exemple de la centrale de Chinon : il va falloir vider des silos, démonter des éléments qui appartenaient à de vieux réacteurs, leur faire traverser la Loire, les mettre sur des trains, à moins qu'ils ne soient acheminés par la route. Il faut imaginer ces flux de matières radioactives qui n'ont rien à voir avec ce que nous connaissons aujourd'hui.

Chaque année, il y a environ 11 000 transports pour le cycle nucléaire. Avec CIGEO, on va avoir une inflation considérable, exposant notamment les cheminots représentés ce soir par Monsieur Guiter, mettant en péril des populations puisque malheureusement l'expérience prouve qu'il y a fréquemment des accidents de transport. Je vous renvoie à des rapports de l'ASN ou de l'IRSN.

La journaliste : Nous allons parler forcément de la sécurité de ces convois. Une première question venant de Ligny-en-Barrois :

« Comment et par où les déchets seront-ils transportés de façon très sécurisante pour la population ? »

Cette question rejoint la suivante :

« Comment se déroule le transport de déchets ? Est-il suffisamment sécurisé ? Que se passera-t-il si le camion entre en collision avec un autre véhicule ? »

Fabrice BOISSIER : Avant de répondre aux questions de sécurité, pour lesquelles je laisserai peut-être parler les autres intervenants, je voudrais détromper Monsieur Blavette sur la question du moyen d'acheminement.

Aujourd'hui, sur les centres de l'Aube, effectivement, le transport par route est privilégié pour les déchets de faible et moyenne activité à vie courte. Pourquoi ? Parce que ces déchets proviennent d'une multitude d'endroits en France qui n'ont pas forcément les moyens, en petite quantité à chaque fois, constituer des trains, c'est très compliqué.

Par contre, pour CIGEO la situation va être complètement inverse.

La journaliste : Et qui présentent un moins grand caractère de dangerosité ?

Fabrice BOISSIER : Et qui sont des déchets moins dangereux, effectivement, parce que c'est de faible et moyenne activité à vie courte.

Pour CIGEO, les déchets à stocker sont dans leur quasi-totalité à La Hague, à Marcoule, à Cadarache, donc à trois endroits qui ont tous les trois les moyens d'avoir un embranchement ferroviaire, que ce soit pour les déchets de moyenne activité ou de haute activité. On n'est pas du tout dans la même

situation, et là-dessus, la logique industrielle comme la logique environnementale – puisque le transport par route génère des nuisances – est bien d’acheminer ces colis par voie ferrée ; c’est ce qui est écrit dans le projet, c’est ce qui a été retenu par l’ensemble des acteurs.

La journaliste : Voulez-vous intervenir à ce sujet, Jean-Michel Romary, pour AREVA ?

Jean-Michel ROMARY : Pour compléter ce que dit Monsieur Boissier, effectivement, les principaux sites expéditeurs sont proches ou connectés à une voie ferrée, donc la voie privilégiée pour l’expédition jusqu’à proximité de CIGEO, c’est bien la voie ferrée. Pour vous faire part de notre expérience actuelle, nous avons au sein d’AREVA plus de 50 ans d’expérience de transport de matières radioactives ou de substances radioactives, 50 ans pendant lesquels nous n’avons jamais eu un seul accident avec impact radiologique – il y a eu des accidents, on va dire conventionnels, mais en tout cas, jamais d’accidents avec impact radiologique.

Pour donner un chiffre et fixer les idées de tout un chacun, on a aujourd’hui, en termes d’expédition, environ un train par semaine au terminal de Valognes ; dans le futur, on imagine pour CIGEO plutôt deux trains par semaine. Donc, c’est tout à fait dans le même ordre de grandeur : on ne démultiplie pas énormément tous ces transports-là, c’est une fois de plus une expérience dont nous bénéficions aujourd’hui dans des emballages qui ont été conçus pour cela, qui permettent de répondre à toutes les exigences les plus extrêmes en termes de sécurité, aussi bien en condition normale qu’en condition accidentelle.

La journaliste : Une question de Saint-Dizier :

« Le transport des déchets radioactifs est déjà pratiqué depuis de nombreuses années, par route et par rail, entre les centrales nucléaires, les centres de retraitement et de reconditionnement pour les HAVL dont on parlait, le retour vers les pays étrangers ayant fait retraiter leur combustible à La Hague. Les transports et les réglementations sont donc connus. En quoi l’exploitation de CIGEO est-elle différente en dehors d’une nouvelle destination et du nombre de transports plus important ? »

Peut-être que l’on pourrait aussi poser la question à Monsieur Guiter, de Sud Rail, spécialiste des transports de matières dangereuses, pas forcément seulement radioactives, de toutes les matières dangereuses.

Philippe GUITER, syndicat Sud Rail : Ce qui me gêne dans ce débat – qui est une forme que je trouve bizarre de débat public puisque l’on est entre nous –, c’est que l’on ne parle pas de l’exposition des gens. Parce qu’aujourd’hui, malgré ce que peuvent dire Monsieur Romary ou peut-être Monsieur Le Bars de l’IRSN, les transports de matières radioactives exposent dans les limites des normes, mais exposent autant les usagers que les cheminots, à une irradiation qui entre dans les normes, certes.

Nous, ce que nous demandons dans un premier temps, c’est que l’on réfléchisse à cela. Parce qu’avec CIGEO, on est en train de rajouter pratiquement la moitié des trains en termes de masse, de convois supplémentaires. Pourquoi ? Pour vider seulement, pour vider La Hague. Donc, on a déjà un site industrialisé à bloc, qui est contaminé, et l’on va, pour le vider, créer un deuxième site CIGEO – alors, effectivement, en termes d’économie et de grands travaux, cela, à la limite, on ne peut pas aller contre –, mais uniquement de vider cela ! On va donc va surexposer tout le monde à ces convois-là. On va parler des accidents tout à l’heure et de ce qui va se passer en cas d’accident, mais

en termes d'exposition des cheminots et des usagers, il faudrait tout de même à un moment donné aborder le problème.

Il faut aussi aborder le problème des normes. Nous considérons qu'aujourd'hui les normes publiques sont trop élevées. Cela nous fait penser en termes de syndicalisme à ce qui s'est passé avec l'amiante. Tout le monde savait que l'amiante était dangereux. Peut-être, dans 50 ans... On sait aujourd'hui que les gens ne réagissent pas de la même façon à une exposition. Aujourd'hui, la norme est ce qu'elle est, mais 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.

Pour avoir été à Valognes, le passage du train au camion est tout de même une vraie folie. Cette folie, on l'a faite à Valognes. Franchement, je pense qu'il ne faut pas réitérer de telles expériences : c'est une folie économique, c'est une folie en termes de dangerosité.

La journaliste : Vous dites que c'est une folie économique, on peut comprendre ; une folie en termes de dangerosité, pourquoi ? Y a-t-il eu beaucoup plus d'accidents ?

Philippe GUITER : Non, ce n'est pas en termes d'accident.

La journaliste : C'est dans la conception que vous trouvez cela une folie ?

Philippe GUITER : C'est dans la conception. C'est très, très lourd, c'est très compliqué à mettre en œuvre. Il est fort probable que ce genre de terminal soit construit pour CIGEO. On sait que c'est encore la condamnation d'un périmètre, en plus. Tout cela n'est pas anodin.

La journaliste : Igor Le Bars, pour l'IRSN, vous vouliez répondre à cette question.

Igor LE BARS, chef de service sécurité transport, IRSN : Je vais répondre d'un point de vue je dirais réglementaire et la radioprotection.

Aujourd'hui, pour la radioprotection des transports, il y a une norme internationale pour le public, qui est en gros, 1 mSv. Le transport est géré de manière internationale par un règlement fait par l'AIEA, qui est un règlement vivant, tous les cinq ans, il est revu ; cette revue permanente de ce règlement donne des ordres de grandeur de débit/dose, soit au contact des colis, soit à deux mètres d'un colis. C'est l'aspect réglementaire.

La journaliste : Débit/dose ? Pourriez-vous préciser ?

Igor LE BARS : C'est la quantité de rayonnement que vous avez, par exemple, à deux mètres d'un colis, la quantité de rayonnement que vous recevez ; pour faire très schématique, c'est 0,1 mSv par heure, c'est-à-dire $1/10^{\text{ème}}$ de la norme pour le public.

À côté de cela, il y a un grand principe en France extrêmement important qui s'appelle le principe ALARA qui est un principe qui consiste à dire :

La journaliste : « *As Low As Reasonably Achievable* », c'est à dire, « aussi bas qu'il est permis de l'accepter », ce qui n'est pas très précis, tout de même.

Igor LE BARS : Non.

La journaliste : Qu'est-ce que cela veut dire ?

Igor LE BARS : Qui ne veut rien dire et qui est pourtant un principe extrêmement important qui consiste à dire : ce n'est pas parce que l'on a une valeur de norme, ce n'est pas parce que l'on nous a fixé une valeur acceptable, qu'il faut aller jusqu'à cette valeur acceptable. Il faut être plus bas, raisonnablement possible, et il faut limiter les doses. Ce principe-là est pris en compte également dans le transport à travers des programmes de protections radiologiques. Les transporteurs doivent faire un certain nombre d'études, notamment de postes : selon les opérations faites, mesurer la dose engagée correspondante, et voir s'il faut faire des choses, mettre plus de radioprotection ou des choses comme cela, ou si cela reste acceptable.

Aujourd'hui ces plans existent, ils sont faits avec un flux de transport actuel. Bien évidemment, si le flux est doublé, ces plans-là seront revus, c'est une évidence et c'est même une exigence de l'Autorité de sûreté nucléaire qui précise que s'il y a une modification des flux, toute cette partie radioprotection doit être vue.

La journaliste : Jean-Michel Romary pour AREVA, vous vouliez intervenir aussi sur le sujet.

Jean-Michel ROMARY : Oui, déjà pour relativiser les choses. On parlait de 1 mSv qui était la limite réglementaire, qui est celle du public. Peut-être pour relativiser cela, il faut déjà préciser que la radioactivité naturelle – c'est-à-dire, si l'on ne fait rien, si l'on n'est pas à côté – c'est 2,4 mSv par an, en France. Donc, vous voyez que ces éléments-là permettent de relativiser les choses.

En tout cas, on fait un certain nombre de mesures sur ces transports. À chaque transport, à chaque étape, la dosimétrie est évaluée, est mesurée ; des mesures contradictoires peuvent être diligentées par l'Autorité de sûreté nucléaire, elles peuvent s'appuyer également sur des associations type l'ACRO qui font ce genre de mesures. Les mesures concrètes montrent qu'un conducteur de motrice ne reçoit rien ; on ne mesure rien. Le public, dès qu'on est éloigné suffisamment : rien non plus. Les seules choses que l'on puisse mesurer, c'est lorsque l'on est au contact ou lorsque l'on est éventuellement à deux mètres – c'est ce qu'a précisé Monsieur Le Bars – et l'on garantit que l'on ne dépasse jamais les limites spécifiées par la réglementation et cela, toutes les mesures le montrent aussi.

La journaliste : Philippe Guiter de Sud Rail voulait intervenir là-dessus, ensuite, nous donnerons la parole également à Guillaume Blavette.

Philippe GUITER : Oui, Monsieur Le Bars parle du principe ALARA, moi, je vais vous parler d'hygiène et de sécurité. Hygiène et sécurité, c'est l'élimination du risque à la source. C'est bien cela le problème de CIGEO : on va effectivement exposer de nombreuses personnes par l'augmentation de ces convois alors que l'on n'y est pas obligé. Si CIGEO n'est pas construit, on n'exposera pas les gens inutilement, ni les agents, ni les usagers.

Par contre, pour répondre à Monsieur Romary, effectivement, début juin de cette année, a démarré une campagne de mesures faites par la SNCF, sur tous types de convois, tous types de déchets. Nous avons demandé cette campagne de mesures au Comité national hygiène et sécurité. Monsieur Romary a beau dire que l'on ne mesure rien, ce n'est pas vrai puisqu'un transport de déchets de

combustibles usés émet un rayonnement neutronique, dont on a du mal aujourd'hui à évaluer l'incidence sur la santé des personnes. Rien n'a été fait là-dessus. Nous demandons maintenant que ce soit fait. On parle de rayonnement neutronique très important qui avaient été mesurés d'ailleurs en 2011 par l'ACRO sur le convoi La Hague-Gorleben, qui était un convoi de déchets vitrifiés, qui donc est de la même sorte que ceux qui vont aller à CIGEO. Aujourd'hui, ce que vous dites n'est pas vrai puisqu'un convoi de combustibles usés ou un convoi de déchets vitrifiés n'est pas traité de la même façon sur votre terminal de Valognes qu'un convoi vide...

Jean-Michel ROMARY : Vous ne pouvez pas nier qu'un conducteur de motrice ne reçoit aucune dose.

Philippe GUITER : il reçoit du rayonnement neutronique.

Jean-Michel ROMARY : C'est la réalité de la mesure.

Philippe GUITER : Aujourd'hui, on sait que le rayonnement neutronique a une incidence sur la santé et peut déclencher des cancers. Personne n'est égal face à ce rayonnement-là. Seulement, ce rayonnement-là, personne n'en parle.

La journaliste : On ne va pas vous réconcilier là-dessus. Nous allons continuer le tour de table. Guillaume Blavette avait demandé la parole depuis longtemps.

Guillaume BLAVETTE : Oui, on s'éloigne un peu de CIGEO et on aborde de front la problématique du nucléaire dans son ensemble et le problème des transports.

Je me permettrais de dire qu'on ne peut pas confondre une radioactivité qui serait naturelle avec le rayonnement émis par des actinides mineurs, c'est-à-dire des matières qui n'existent pas dans la nature. Il y a un abus de langage à mon sens, et un physicien un peu honnête pourra concevoir qu'on ne peut pas comparer les effets de matières, en particulier des matières qui sont créées par la main de l'homme.

Il faut savoir que les rayonnements sur les convois de Castor (CAsk for Storage and Transport Of Radioactive) sont tels qu'à l'époque, la police renouvelait les CRS toutes les 8 heures. Je me souviens, les associations antinucléaires avaient une revendication en 2010 : que les cheminots soient traités comme des CRS, c'est-à-dire que le risque qui est avéré, puisqu'il a été reconnu par le ministère de l'Intérieur, soit appliqué à nos collègues cheminots.

Il y a un vrai problème : sans thermomètre, on ne mesure rien. Une des revendications anciennes, portées notamment par l'ACRO que citait Monsieur Guiter, est que les salariés de la SNCF soient équipés de dosimètres. C'est un problème éminemment important parce qu'il se trouve que dans l'agglomération où je réside, il arrive – ce n'est pas toujours le cas – que des emballages de déchets vitrifiés ou de combustibles usés s'arrêtent à quai alors que des centaines de personnes attendent leur TER. Je suis très inquiet. Il y a effectivement des études à mener et j'espère que l'IRSN disposera des moyens financiers pour nous éclairer, les associations, les salariés et les usagers. Nous avons le droit de vivre dans un environnement sain, c'est la charte de l'environnement qui nous le dit et pour moi, les transports, c'est un danger qu'il faut annuler.

La journaliste : Une réponse très rapide de Fabrice Boissier. Nous avons encore beaucoup de questions, je vous demanderais donc d'essayer de serrer le propos.

Fabrice BOISSIER : Je crois que Monsieur Guiter a soulevé deux points :

- ✓ Pourquoi fait-on ces transports ?
- ✓ La question du rayonnement neutronique.

Je laisserais peut-être la question du rayonnement neutronique à l'IRSN...

La journaliste : Nous n'allons peut-être pas y revenir non plus... il faut tout de même rester sur le thème des transports, si vous le permettez.

Fabrice BOISSIER : Pourquoi transporte-t-on ces déchets dans le cadre du projet CIGEO, si CIGEO se fait ? Ce n'est pas pour le plaisir, ce n'est pas inutilement. Si la France décide de faire CIGEO, c'est bien pour répondre à un besoin national identifié et validé par le parlement, qui a fait l'objet de nombreux éléments de discussion et d'expertise, parce que l'on sait très bien que laisser les déchets aujourd'hui en entreposage est peut-être une solution acceptable à court ou moyen terme, mais que cela ne peut pas assurer la sûreté sur le long terme. Le stockage géologique profond est là pour mettre en sécurité définitive tous ces déchets et donc, il y a bien un intérêt à CIGEO.

Si l'on transporte des déchets, c'est bien avec la justification de les mettre dans un endroit où ils seront en sécurité de manière définitive.

Le principe de justification fondamental en radioprotection – c'est-à-dire que l'on ne doit jamais exposer des gens sans justification – est bien ici puisque l'on a un projet utile au bout.

Jean-Michel ROMARY : C'est exactement ce que je veux aussi souligner, à savoir que le site de La Hague ne propose qu'une solution temporaire pour l'entreposage de ces déchets. Ce n'est en aucun cas une solution à long terme. Certes, tout est exploité dans les meilleures conditions pour qu'il n'y ait pas d'impact ni sur l'environnement ni sur les personnes qui y travaillent. La solution retenue pour le stockage cette fois-ci définitif, est bien le stockage dans CIGEO et cela nécessite un certain nombre de transports puisque la zone vers laquelle on s'oriente n'est pas celle de La Hague.

La journaliste : Je voudrais en revenir à des questions d'itinéraires qui préoccupent beaucoup nos internautes :

« Pourquoi les populations sur le trajet ne sont-elles pas informées des passages des convois ferroviaires de matières et déchets radioactifs ? Pourquoi autant de silence, de secret, de langue de bois ? »

Les trajets sont-ils déclarés ? Connus ?

Philippe GUITER : Oui, c'est un problème récurrent qui pose un vrai problème de démocratie et de protection des populations. Effectivement, on considère que les trajets sont secret-défense. Secret-défense jusqu'à un certain point puisqu'à un moment donné il faut bien que les cheminots sachent par où les trains passent, sauf qu'effectivement aujourd'hui cette espèce de psychose autour des convois nucléaires s'est aggravée avec effectivement – on peut en discuter plus longtemps – l'action des associations antinucléaires qui ont fait que l'on s'est retrouvé avec certains convois de déchets hautement radioactifs qui étaient cachés, et qui ont fait l'objet de détournement.

La journaliste : N'y a-t-il pas de déclaration, d'obligation de faire connaître ?

Philippe GUITER : Aujourd'hui, seuls les préfets sont avisés des transports de matières dangereuses et de leur itinéraire. Les maires de communes traversées ne le sont pas.

La journaliste : Une précision d'Igor Le Bars, de l'IRSN.

Igor LE BARS : Toute prudente parce que ce n'est pas mon domaine à l'IRSN : il y a un aspect sûreté où je travaille, et un aspect sécurité. Donc, l'aspect sécurité, les colis, notamment de déchets irradiés, les colis les plus sensibles, sont suivis par l'IRSN ; il y a un service en charge de cela en temps réel, c'est-à-dire que non seulement ils connaissent les trajets, mais ils ont également un suivi par GPS du colis et de nombreuses informations sur le colis pour l'aspect sécurité. Le colis fait donc l'objet d'un certain nombre de suivis, notamment par les autorités et par l'IRSN.

La journaliste : Jean-Michel Romary, juste un petit mot complémentaire.

Jean-Michel ROMARY : Peut-être pour compléter sur cet aspect. Je tiens à préciser que les transports ne sont pas Secret-défense, ils sont confidentiels. Il faut à la fois gérer l'aspect confidentialité et l'aspect sécurité. Il ne faut pas nier que ce sont des substances, et en l'occurrence, les déchets le sont, qui peuvent être à un moment sujet à malveillance ; il faut être capable de gérer l'information de manière suffisante pour qu'effectivement les préfets soient au courant. Je tiens aussi à préciser que temps en temps, selon les cas, on peut être amené à prévenir les Comités locaux d'information, quelques jours avant les transports. Ce ne sont en aucun cas des transports qui sont secrets.

La journaliste : Justement, Marine Bernard de Haute-Marne nous dit :

« Ne pensez-vous pas qu'il existe des risques lors des transports dus aux opposants de plus en plus tenaces ? »

On parlait des associations, est-ce un risque qui est mesuré ? Qui est assumé ? Qui est contourné par la confidentialité ? Philippe Guiter, vous voulez répondre.

Philippe GUITER : Je ne sais pas si je peux parler au nom des associations antinucléaires. Jusqu'à aujourd'hui, en tout cas, il est hors de question de faire prendre des risques inconsidérés à ces transports-là. Il est question de les dénoncer, mais il n'est absolument pas question aujourd'hui qu'il y ait un accident quelconque. En tout cas, je ne pense pas aujourd'hui, et j'espère que je ne me trompe pas, qu'il y ait une association qui puisse envisager ce type d'action. Par contre, en termes de dénonciation de ces convois, effectivement...

Guillaume BLAVETTE : Très rapidement. Je ne sais pas si les militants antinucléaires ont pu mettre en péril les convois d'AREVA. En tout cas, il y a un fait qui est reconnu de tous, c'est que des militants ont été victimes de leur action. Je pense à Sébastien Briat qui est décédé lors d'une action antinucléaire sur un convoi. Je pense aussi aux militants normands du GANVA, qui s'étaient accrochés au rail, qui ont été désincarcérés dans des conditions que je considère comme choquantes. Il y a encore un militant qui n'a pas complètement retrouvé l'usage de sa main puisque le tube en métal dans lequel il avait glissé ses mains a été tronçonné par les forces de l'ordre, et ses tendons ont été atteints.

Là, on pose un vrai problème puisque Monsieur Boissier, vous sembliez dire qu'il était d'intérêt public que ces déplacements de matières radioactives aient lieu. Je voudrais prendre un peu de distance. Y a-t-il un intérêt public pour l'ensemble de la population de ce pays et l'ensemble du territoire à avoir une telle noria – parce que nous avons bien affaire à cela – de transports de matières radioactives ? Cela arrive à Malvézi, de Malvézi, ça repart au Tricastin, de Tricastin ça repart à Roman sur Isère, de Roman sur Isère, ça repart dans les centrales. Des centrales ont des flux quotidiens qui repartent. Il faut bien que les gens prennent la mesure de cela. Avant d'arriver « chez vous » à CIGEO, il y a une infinité de transports et par rapport à ce que vous disiez tout à l'heure, tout n'est pas stocké à La Hague. Dans les piscines de désactivation de chaque réacteur nucléaire, des déchets de moyenne activité vie longue devront tôt ou tard être dirigés vers chez vous. Donc, on est bien dans le même cas de figure que pour Soulaïnes et Morvilliers. Il faudra vider chacune des cinquante-huit piscines de nos réacteurs en activité en France, conditionner ce qu'il y a dedans, des pièces métalliques lourdement contaminées, les acheminer chez vous. Ensuite, que ferez-vous ? Les accepterez-vous ? Ne les accepterez-vous pas ? Ces matières repartiront-elles ? En tant que militant environnementaliste, je suis très inquiet et je n'ai pas encore eu de réponse qui me rassure à ce jour.

Fabrice BOISSIER : Je crois qu'il faut clarifier un peu les choses. Sur les déchets à prendre dans CIGEO, d'abord, ce n'est pas vraiment une noria puisque l'on parle de 50 trains en moyenne par an et un pic à 100 trains par an, donc on parle d'un train par semaine ou de deux trains par semaine, ce qui est tout à fait dans l'ordre de grandeur des transports qui ont déjà lieu pour le cycle du combustible.

Ensuite, vous parliez de tous les transports liés à l'activité nucléaire, mais là, nous parlons de la gestion des déchets dont plus de la moitié sont déjà produits, donc ce n'est pas une question de choix du nucléaire ou pas ; il faut bien gérer ces déchets-là. Vous parliez de situations différentes, de déchets qui sont dans les centrales à La Hague ou à Marcoule. Je tiens à rappeler que l'ANDRA a publié un inventaire très précis de tous les déchets pris en compte pour la conception de CIGEO, et donne leur situation géographique, ce qui montre que la quasi-totalité des déchets que nous avons à recevoir provient des trois sites dont j'ai parlé. Ceux qui viennent des centrales, d'abord, c'est une question de gestion de la centrale, de son démantèlement, de son exploitation, de sa maintenance ; ce n'est pas lié directement au stockage, c'est la gestion que doit faire l'exploitant. Ensuite, une partie de ces déchets, effectivement, il y a un site que je n'ai pas cité qui est le site de Bugey où un entrepôt en construction reprendra une très faible partie des volumes à destination de CIGEO et Bugey sera aussi embranché avec un embranchement ferroviaire.

Donc on a différents types de déchets, mais il y a une transparence totale : ses quantités, le lieu de ces déchets sont tous affichés très clairement et disponibles sur le site du débat public.

La journaliste : Un commentaire nous arrive par mail de Sylvie Sauvage :

« Les trains de déchets qui, lorsqu'ils s'arrêtent pour raison technique et stationnent près des habitations, qui passent en pleine gare aux heures de pointe, croyez-vous que ce soit sans risques ? Multiplier ces transports me semble totalement inconscient. Le principe ALARA n'est vraiment pas un bon argument, car il laisse la porte ouverte à tous les abus. »

Je vous disais qu'il y avait beaucoup de questions sur les trajets, sur la précision. Daniel Vanryseghem de Vecqueville nous demande :

« Au cas où le transport des déchets se ferait par voie ferrée, quel serait le parcours retenu ? Le terminal choisi sera-t-il aménagé pour recevoir ces déchets ? Des équipes de secours et de décontamination seront-elles formées ? Dans 10, 15, 20 ans à venir, que vaudront vos instruments de mesure actuels au vu de la vitesse du changement dans l'informatique ? N'y aura-t-il pas, comme pour les médicaments, des risques de contredire vos résultats actuels ? »

Fabrice BOISSIER : Je vais peut-être répondre sur la question du terminal que j'ai déjà évoquée tout à l'heure. Une alternative est proposée aujourd'hui dans le cadre du débat public :

- soit un terminal sur une voie ferrée existante à proximité de CIGEO, à une dizaine ou une quinzaine de kilomètres ;
- soit un terminal dans CIGEO.

Si le terminal est à l'extérieur de CIGEO, ce sera une installation industrielle clôturée dédiée. Nous ne sommes pas du tout sur une gare multifonctions. Ce terminal recevra les convois de déchets, les préparera, les contrôlera avant de les envoyer sur CIGEO, et aura bien sûr toutes les équipes nécessaires pour exploiter : les équipes de maintenance, les équipes de sécurité, de radioprotection, exactement comme l'aura CIGEO.

Quelle que soit la situation géographique de ce terminal, la sécurité et la sûreté seront assurées comme pour CIGEO.

Philippe GUITER : Ce problème des arrêts non prévus : normalement, ces convois-là ont des itinéraires extrêmement précis, suivis, des aires de triage où il est autorisé de les rentrer ou de les sortir.

La journaliste : J'en profite pour vous poser une petite question complémentaire de Justin François de Villebon sur Yvette :

« La gestion des transports a-t-elle été simulée en termes d'horaires ? Éviter les heures de pointe, par exemple, éviter les zones fortement peuplées ? »

Est-ce quelque chose dont vous avez eu connaissance ?

Philippe GUITER : C'est exactement le même problème que pour les déchets nucléaires aujourd'hui. Il est absolument anormal que les mairies ne soient pas prévenues. Effectivement, on connaît la SNCF aujourd'hui avec ses aléas. Tous les jours, des convois s'arrêtent dans des endroits non prévus, je pense notamment à la région parisienne où l'on a pu constater qu'il y avait des convois qui, à 7 heures du matin, en pleine heure de pointe, stationnaient. Je prends l'exemple de Versailles-Chantiers, une gare que je connais bien, mais aussi Mantes-la-Jolie qui est la porte d'entrée de ces convois vers La Hague. Les aléas du transport ferroviaire aujourd'hui, le passage obligé en région parisienne pour nombre de convois fait que l'on expose les gens inutilement, en tout cas, plus qu'ils ne devraient l'être.

À ce sujet, nous demandons un vrai débat. C'est un débat démocratique qui doit avoir lieu et qui n'a pas lieu aujourd'hui. Les députés, les maires des communes traversées par ces convois, doivent prendre en charge ce débat et l'amener vers leur population. Il est anormal qu'il n'y ait pas ce débat aujourd'hui, avant que l'on rajoute encore des convois nucléaires.

Guillaume BLAVETTE : Les questions qui viennent d'être posées sont importantes. En Haute-Normandie, nous venons de vivre un exercice de simulation, de mise en sauvegarde dans les établissements scolaires. Je ne dévoilerai pas les résultats de cet exercice, mais on a un problème très concret : il y a un manque d'articulation complet entre les plans communaux de sûreté et les PPMS (Plans particuliers de mise en sauvegarde) dans les établissements scolaires. C'est particulièrement inquiétant par rapport aux transports de matières radioactives. Je cite une commune, Saint-Étienne de Rouvray : dans un rayon de 200 mètres autour des voies de chemin de fer, de mémoire, il y a cinq établissements scolaires dont des écoles maternelles. Que se passe-t-il en cas d'un accident direct sur un convoi à cet endroit précis ?

Par ailleurs, nous sommes face à des problèmes de concentration de flux de matières dangereuses avec du chimique, avec du pétrolier au même endroit. Des problèmes évidents se posent auxquels on peut rajouter les problèmes de maintenance de la voirie. Malheureusement, on sait tous ce qui s'est passé cet été. On a des inquiétudes majeures par rapport à ces transports. Dans un pays comme les Pays-Bas, je crois qu'il est interdit aux convois de matières radioactives de passer à proximité des zones les plus peuplées.

La journaliste : Une première réponse d'Igor Le Bars, de l'IRSN et Jean-Michel Romary voudra dire un mot.

Igor LE BARS : Nous parlions tout à l'heure des équipes de secours, de la crise. Il y a une organisation de crise en France sur les transports de matières radioactives, avec des plans nationaux, des plans ORSEC TMR qui sont chargés...

La journaliste : Que veut dire TMR ?

Igor LE BARS : Transports matières radioactives, qui concernent la route, qui concernent le rail. Au niveau de la sécurité civile, des gens de la CMIR sont formés, des sapeurs-pompiers sont formés et ont du matériel de radioprotection pour intervenir sur ce type d'accidents. Comme je le disais tout à l'heure, il y a un suivi particulier des flux à risques, ou dont le terme source est plus important, qui permet d'avoir des alertes rapides. Il y a des organisations de crises similaires à celles des installations nucléaires avec la préfecture, l'Autorité de sûreté nucléaire, l'IRSN, le requérant. Tout cela pour dire qu'à partir du moment où il y a un problème sur un transport, il y a réellement une organisation prévue, des choses de prévues.

La journaliste : Je laisse la parole à Jean-Michel Romary, mais j'ajoute une petite question, vous ferez donc une réponse groupée. Marine Bernard nous dit :

« Qui sera responsable en cas de grave accident lors du transport des colis de déchets ? La société de transport ou les producteurs de déchets ? »

Jean-Michel ROMARY : L'expéditeur reste responsable de ses déchets, le transporteur apporte un service de transport uniquement, et ce sont bien les expéditeurs qui seront responsables pour cela.

Je tiens à préciser qu'AREVA a un double rôle :

- l'expédition de colis au départ de La Hague pour ses propres déchets,

- également un rôle de transporteur, soit pour AREVA, soit pour EDF, soit pour le CEA, si jamais ces entreprises décident de faire appel à AREVA.

En tout cas, AREVA a une certaine expérience dans ce domaine-là. En plus de ce qui est fait, et qui est demandé nationalement par la gestion de crise, AREVA apporte ses compétences. Il existe la notion de plan d'urgence interne de transport qui permet de déclencher et d'acheminer des ressources à la fois techniques et humaines pour intervenir dans ces zones-là. Ce sont des gens formés et entraînés à cela : on fait des exercices annuels, des exercices nationaux, une fois par an en général, et des exercices internes à AREVA de manière très régulière. C'est le premier élément de réponse.

Je voudrais ajouter un deuxième élément de réponse : on suppose que d'emblée, lorsqu'il y aura un accident, il y aura une catastrophe ou un certain nombre de choses. Je tiens à préciser que la sûreté repose sur toute la chaîne logistique, donc c'est d'abord une sûreté du colis, ce qui fait que l'on a confiné le déchet, la matière radioactive à l'intérieur d'une matrice ; ensuite, c'est l'emballage qui est conçu pour résister à un certain nombre d'accidents : à un incendie, à 800 degrés pendant une demi-heure, à une immersion à 200 mètres, à une chute de 9 mètres.

Vous le voyez, ce sont tout de même des conditions assez sévères qui permettent de garantir que cette chaîne logistique assure bien des moyens de protection et de confinement de la matière lors d'un éventuel accident.

La journaliste : Une question complémentaire par mail :

« Qui est responsable des transports ? Qui est responsable de la sécurité ? Peut-on voler des déchets ? »

Cette question fait aussi réagir Guillaume Blavette qui se pose la question de savoir si l'on peut voler des déchets.

Guillaume BLAVETTE : Non, je renverrais la parole à mon voisin puisque dans le rapport de l'IRSN, sur le bilan 1999/2011 des transports, ainsi que sur un document de l'ASN publié cet été, ce risque est envisagé. Effectivement, dès qu'il y a un colis, surtout pour des matières aussi sensibles, c'est la prolifération.

La journaliste : Igor Le Bars, pour l'IRSN, vous répondez à Guillaume Blavette.

Igor LE BARS : Je vais répondre assez simplement en disant qu'il y a en France un système, une organisation chargée de la sécurité qui est sous la responsabilité du ministère de l'Intérieur et du haut fonctionnaire à la Défense. Dans ce cadre-là, un certain nombre de mesures sont prises notamment au niveau des transports et de leur protection ; après, il est difficile d'en dire plus.

La journaliste : Parce que c'est confidentiel ?

Igor LE BARS : Parce que c'est relativement confidentiel : si l'on commence à expliquer comment on protège les colis, on explique aussi comment déjouer la protection.

La journaliste : Déjouer la protection et la surveillance.

Igor LE BARS : Le deuxième aspect est que cela ne relève pas de mon champ de compétence, mais d'une autre partie de l'IRSN.

La journaliste : Une question très rapide pour Fabrice Boissier, je pense. Raymond Chaussin nous demande :

« Où peut-on consulter l'inventaire des déchets nucléaires ? »

Fabrice BOISSIER : L'ANDRA a une mission fixée par la loi d'information du public. Elle établit tous les trois ans un inventaire de tous les déchets présents sur le sol français avec y compris les perspectives de production à 2020, 2030, et même au-delà. Cet inventaire est disponible sur le site internet de l'ANDRA. Nous pouvons aussi l'envoyer par CD-Rom ou version papier sur demande, mais cela concerne tous les déchets, qu'ils soient de haute activité, de moyenne activité, donc, ceux de CIGEO et aussi ceux destinés à des centres de surface.

Un deuxième élément : pour les déchets spécifiquement prévus pour CIGEO, nous avons produit une brochure disponible sur le site du débat public, qui précise les déchets pris en compte pour la conception de CIGEO et nous donne très précisément la liste de ces déchets avec chaque fois les volumes.

La journaliste : Le même Raymond Chaussin nous pose une autre question :

« La façon la plus sûre n'est-elle pas de stocker les déchets sur les sites de centrales fermées et d'éviter ainsi tout transport dangereux ? »

Cela fait réagir Guillaume Blavette. Est-ce une demande, une proposition ?

Guillaume BLAVETTE : C'est une revendication historique du mouvement environnementaliste en France. Un pays assez étrange qui s'appelle les États-Unis procède de la sorte puisque les déchets sont entreposés à sec...

La journaliste : En surface.

Guillaume BLAVETTE : ... en surface, à côté des centrales, sur l'emprise des centrales. Beaucoup d'alternatives existent au projet que défend Monsieur Boissier compte tenu du mandat qui lui a été confié, et il serait peut-être opportun aujourd'hui dans une situation économique très tendue, avec une multiplication des risques industriels, d'aller au plus simple plutôt qu'imaginer des cathédrales souterraines qui n'offrent pas de garanties de sûreté.

Igor LE BARS : Un élément de précision : la solution des États-Unis qui consiste à stocker à sec au niveau du réacteur est une solution temporaire. C'était en attendant que leur stockage, qui n'était pas un stockage profond à Yucca Mountain, qu'ils avaient lancé cette façon de faire.

Cette stratégie les a conduits à deux choses : agrandir les piscines d'entreposage au niveau des réacteurs – depuis Fukushima, on se pose beaucoup de questions sur ces points-là – et faire ces stockages à sec ; mais ils sont tous destinés dans la logique américaine, à partir des centrales et à aller initialement à Yucca Mountain. Aujourd'hui, les Américains se posent beaucoup de questions sur le niveau de sûreté de ces entreposages à sec à des termes plus longs que ceux prévus initialement qui étaient quelques dizaines d'années.

Jean-Michel ROMARY : Il faut bien différencier ce qu'est la notion d'entreposage – et c'est le cas aux États-Unis, c'est-à-dire sur une durée déterminée – de la notion de stockage.

Le stockage est une solution définitive sur une très longue période alors que l'entreposage dure tout au plus quelques dizaines d'années – 50 ans, 70 ans, 75 ans, et pas plus longtemps – parce que l'on est incapable aujourd'hui de garantir sur le long terme, à la différence du stockage en profondeur pour ce qui concerne CIGEO, la sûreté de ce qui sera stocké. Cet élément est important parce qu'en aucun cas, la pérennité des sites de La Hague ou des centrales n'est assurée au regard de la durée de vie des déchets.

Fabrice BOISSIER : Pour donner un exemple concret, l'Allemagne qui sort du nucléaire, vient de prendre une loi pour chercher un site de stockage, ce n'est donc pas une lubie française. Tous les pays qui ont à affronter le problème de la gestion des déchets radioactifs s'orientent vers le stockage géologique profond comme la seule solution que nous ayons aujourd'hui internationalement à notre disposition, permettant de mettre en sécurité les déchets radioactifs.

Je veux répondre à Monsieur Blavette lorsqu'il dit que CIGEO n'a pas toutes les garanties de sûreté. Bien sûr, ANDRA, nous sommes convaincus que le projet que nous présentons a les garanties de sûreté ; non seulement nous en sommes convaincus, mais nous allons présenter un dossier de demande d'autorisation qui devra apporter cette démonstration et CIGEO ne sera autorisé que si nous avons réussi à convaincre l'Autorité de sûreté nucléaire, la Commission nationale d'évaluation, tous les évaluateurs, qu'effectivement la sûreté est garantie pour CIGEO. Il n'est pas question de faire un CIGEO qui ne soit pas sûr.

Philippe GUITER : C'est un débat sur les transports, donc la question de l'exposition a été abordée. Avant de passer à un autre sujet, il faut tout de même revenir sur la question des accidents. Monsieur Romary a parlé des seuils de résistance des emballages, je vais en parler aussi puisque l'une de nos plus grandes interrogations aujourd'hui est : en cas d'accident ferroviaire, que se passe-t-il avec ces emballages ?

Effectivement, jusqu'à maintenant – croisons les doigts – tout s'est plutôt bien passé, on a eu affaire à des déraillements sans gravité, on a eu affaire à quelques accidents.

La journaliste : Justement, on nous demande par SMS :

« Y a-t-il déjà eu des accidents ? Comment et avec quoi sont fabriqués les emballages de transport ? »

Philippe GUITER : Oui, il y a déjà eu ce que l'on appelle des collisions, et effectivement, comme c'étaient des collisions à basse vitesse sur des voies de service, cela s'est plutôt bien passé.

La journaliste : Passé comme des accidents traditionnels.

Philippe GUITER : Sauf que là, on est bien dans une logique d'augmentation de transports de déchets hautement radioactifs, donc là, attention, on entre dans un domaine qui n'est plus du tout sur un transport de déchets vitrifiés La Hague-Gorleben une fois par an. On est véritablement – vous l'avez dit tout à l'heure – sur un par semaine, voire deux, ce qui fait, avec le retour, 200 trains par an en plus de ceux qu'il y a aujourd'hui ; attention, 200 trains de déchets hautement radioactifs. Et là, on entre dans un domaine que l'on ne connaît pas et qui arrive, c'est-à-dire les accidents.

Monsieur Romary a dit poinçonnement ou immersion à 200 mètres. Franchement, à moins que le train aille assez vite pour atterrir au milieu de la Manche, normalement, on est tranquille ; par contre, en termes de poinçonnement, les accidents ferroviaires récents – il y en a trois ou quatre par an dont la presse n’a pas toujours écho, d’ailleurs – par exemple, sous un tunnel à Angoulême, un convoi venait d’Allemagne avec des débardeuses qui ont découpé en deux une motrice entière. Donc, en termes de poinçonnement, on n’a aucune aujourd’hui vision réelle.

Ce qui nous inquiète le plus, c’est l’incendie. Il y a eu d’abord l’accident du tunnel du Mont Blanc en 1999 : 1 000 degrés pendant quatre heures. Alors, on nous dit – puisque j’ai déjà eu la discussion avec Monsieur Le Bars – que les tunnels de type tunnel du Mont-Blanc sont interdits de franchissement. Sur ceux autorisés, par exemple, Rolleboise sur la région de Rouen, nous avons les plus grandes inquiétudes en termes de réactions chimiques notamment. Par contre, aujourd’hui, des accidents sont arrivés à Viareggio en Italie avec un train chimique : 14 morts et le centre-ville dévasté ; à Gand où ils ont mis plusieurs jours... le pire a été le Lac-Mégantic : un wagon de pétrole a pris feu et les pompiers n’ont pas pu aborder le feu pendant trois jours. Aujourd’hui, 800 degrés pendant 30 minutes, c’est ridicule, contrairement à ce que nous dit l’IRSN ou AREVA. C’est ridicule puisque l’on a des exemples d’incendies ferroviaires beaucoup plus graves où l’on a passé les 1 000 degrés. Cette question-là de la sécurité est fondamentale.

La journaliste : Justement, l’IRSN et AREVA ont très envie de vous répondre.

Igor LE BARS : C’est un peu le problème de la réglementation des transports. C’est-à-dire qu’on a voulu faire simple. Qu’est-ce que les transports ? Vous dites, je fais des épreuves – c’est le crash test de l’emballage. Je définis les épreuves et des critères pour remplir ces épreuves. On a voulu que ces épreuves soient le plus faisables et qu’elles soient très explicites. Donc on a fait, par exemple, la chute de 9 mètres et tout le monde en général dit : on passe au-delà de 9 mètres. Ce travail est fait par l’AIEA (Agence internationale de l’énergie atomique) et a fait l’objet de nombreuses études et a promulgué ses épreuves. Il faut les lire en entier. On dit une chute de 9 mètres sur une cible indéformable.

La journaliste : C’est plus dur que sur une cible déformable.

Igor LE BARS : Voilà. Pour vous donner une image très simple, si vous tombez sur un matelas, vous aurez beaucoup moins mal que si vous tombez sur votre carrelage.

La journaliste : C’est une image bien compréhensible.

Igor LE BARS : Par exemple, quand on explique aux gens que la chute de 9 mètres sur une cible indéformable, qui aurait été un massif d’aciers et de béton, beaucoup plus lourd que le colis, si vous faites cela sur un sol de port, par exemple au niveau maritime au moment du chargement/déchargement, vous couvrez une chute de plusieurs dizaines de mètres, voire pour certains colis de plus de 50 mètres, parce que ces épreuves-là, ont été faites pour être pénalisantes. C’est la même chose, quand on dit : je fais un feu de 800 degrés pendant 30 minutes, la réglementation emploie un terme qui est enveloppant.

La journaliste : En fait, tout cela pour nous dire que la mesure que vous donnez est une mesure simple et que la marge est bien plus grande que celle-là.

Igor LE BARS : Voilà, il y a des marges et il ne faut pas prendre un aspect de la réglementation et dire : je prends celui-là et je le dépasse, donc ce n'est pas bon. Il y a des marges.

L'un des travaux de l'IRSN est de faire de la recherche et du développement sur la réglementation. Par exemple, nous étudions la réaction des colis face à des feux de longue durée. Ce sont des études que nous faisons couramment à l'IRSN.

La journaliste : Un complément avec Jean-Michel Romary qui voulait répondre aussi à Monsieur Guiter.

Jean-Michel ROMARY : Je ne reprendrai pas ce qu'a dit Monsieur Le Bars qui était très clair. Effectivement, nos emballages respectent la réglementation. Cela fait plus de 50 ans que l'on conçoit des emballages, cette réglementation a évolué et les emballages ont évolué, en conséquence, la réglementation certainement évoluera dans le futur et on s'adaptera également. Pour donner un élément chiffré : un emballage de type que l'on évoquait tout à l'heure pour le transport soit de combustibles usés, soit de déchets vitrifiés, est un emballage qui pèse 100 tonnes pour un contenu de 10 tonnes. La masse de matière autour du colis de déchets qui est à l'intérieur, est constituée d'acier et d'un certain nombre de matériaux pour absorber les rayonnements.

Guillaume BLAVETTE : Je n'ai jamais dit que vous ne faisiez pas d'efforts pour garantir la sûreté. Le problème qui se pose, c'est qu'en dépit de tous les efforts et des contrôles qui peuvent être effectués par l'ASN, l'IRSN, il y a toujours des choses qui ne vont pas.

Partons du début du cycle. L'IRSN et l'ASN mettent en cause la qualité des conditionnements : il y a de l'eau dedans, on a même trouvé une grenade une fois dans un conteneur ! Il faut bien se rendre compte de la réalité de la situation. Malgré tous ces efforts, il y a toujours des choses qui ne vont pas.

Ensuite, pour parler de l'accidentologie, vous avez évoqué le risque de dissémination de matières radioactives, mais ce n'est pas là le problème que pose vraiment CIGEO. Comme l'a clairement établi Monsieur Thuillier, en particulier pour les déchets qui sont stockés dans des conteneurs béton : il suffit qu'à l'issue d'un accident, un conteneur soit un peu fendu, soit abîmé – je ne dis pas que la matière radioactive en elle-même soit touchée – mais il suffit qu'il y ait un défaut de conditionnement, et on peut partir dans tout un cycle de catastrophes en chaîne qui aboutissent à des soucis souterrains. Heureusement, il y a la réversibilité, mais imaginez un conteneur impacté lors d'un transport, il est mis dans une alvéole, l'alvéole est bouchée, on se rend compte qu'il y a des dégagements d'hydrogène, il faut rouvrir l'alvéole, remonter, reconditionner. C'est un système de Shadocks !

Je trouve que par rapport à un problème qui est réel – nous avons une montagne de déchets sur les bras, il faut en faire quelque chose. Je pense que tout le monde autour de cette table est d'accord là-dessus, mais un système aussi complexe avec autant d'incertitudes – ce n'est pas moi qui le dit, mais l'ASN –, je suis sceptique.

Fabrice BOISSIER : Je suis désolé, mais votre scénario est un peu fantaisiste. Nous avons eu l'occasion la semaine dernière de débattre longuement avec Monsieur Thuillier de la question de la sûreté du stockage.

La réaction en chaîne que vous imaginez n'a pas de sens. Si un colis a un choc lors de son transport, il est contrôlé à l'arrivée, ensuite il est mis dans un conteneur de stockage qui apporte un conditionnement supplémentaire. Ensuite, il est descendu dans une alvéole. Là, nous avons de nombreuses dispositions permettant d'éviter les chutes, les incendies, les explosions, et quand bien même un accident arriverait, nous avons prévu des dispositions de gestion d'accident. C'est bien la logique qui nous est demandée. D'ailleurs, le seul but du stockage est de garantir la sûreté. Donc, nous mettons tout en œuvre pour garantir cette sûreté, et en aucun cas la réversibilité n'est la solution pour gérer une situation accidentelle. Si l'on a un accident au fond, bien sûr, on commencera par rétablir la sécurité du fond et une fois que la situation de crise sera passée, on se posera la question : veut-on reconditionner le colis ou pas ? Le remonte-t-on ou pas ? Mais ce n'est pas un mode de gestion comme vous le dites, de Shadocks, cela n'a rien à voir.

La journaliste : À gestion de crise, organisation de crise. Philippe Guiter vous vouliez intervenir, ensuite j'ai une question complémentaire.

Philippe GUITER : On a parlé de l'accidentologie et il fallait absolument en parler ce soir. Nous ne sommes pas d'accord et je crois que nous ne serons jamais vraiment d'accord ! Nous serons peut-être d'accord le jour où il y aura un accident, et là, ce sera trop tard.

Jean-Michel ROMARY : Cinquante ans de retour d'expérience, je pense que c'est un bon exemple tout de même de fonctionnement.

Philippe GUITER : Comme je l'ai dit, vos cinquante ans de retour d'expérience sont proportionnels à un certain nombre de transports. Aujourd'hui, on est en train de le multiplier, donc on multiplie les risques, c'est une règle mathématique.

Le problème aujourd'hui, c'est que les déchets sont mélangés aussi dans les convois, à d'autres matières, notamment les matières chimiques. Il n'y a pas de garantie que CIGEO fera l'objet de convois spécifiques, comme il n'y a pas de garantie, alors qu'AREVA serait d'accord, à ce qu'effectivement on ne mélange pas les colis avec d'autres matières chimiques. On n'a aucune vision et personne autour de cette table ne peut prendre un engagement là-dessus puisque l'on sait qu'économiquement un convoi spécifique, sans mélange des classes (la matière radioactive étant classe 7), est aujourd'hui économiquement impossible. CIGEO ou AREVA vont-ils avoir les moyens de garantir pendant toute la durée des transports qu'il n'y aurait pas de mélanges de classes ?

Aujourd'hui, les matières radioactives peuvent être mélangées avec du chlore, du pétrole, avec des matières hautement inflammables, et il y a pire : la commission européenne, même si ce n'est peut-être pas encore arrivé en France, vient d'autoriser le mélange de la classe 7 avec la classe 1 qui est des matières explosives. On a donc face à nous, je ne sais pas comment les qualifier, pourtant, ce sont des gens qui sont élus et qui prennent des décisions, mais là, c'est de la folie furieuse. Le mélange est un problème qu'il faudra aussi gérer à propos des déchets de matières radioactives en France.

Jean-Michel ROMARY : Comme je l'ai dit, nous sommes transporteurs, nous appliquons une réglementation, donc je laisserai Igor Le Bars répondre. Si la réglementation évolue, nous adapterons, bien entendu.

Igor LE BARS : Nous en avons discuté avant le débat, entre le début du débat et maintenant, la question a été posée à l'ASN : y a-t-il aujourd'hui, au niveau des réglementations, qu'elles soient routières (ADR) ou des trains (RID) une demande dans ce sens-là ? Aujourd'hui ces réglementations ne sont pas faites par l'Europe, elles sont faites par des comités intergouvernementaux, c'est donc le ministère du Développement durable qui s'en occupe et dans ce cadre-là, l'Autorité de sûreté nucléaire intervient. L'ASN m'a précisé qu'effectivement ils étaient au courant de cet épisode-là, mais qu'il n'y a pas aujourd'hui de demande en ce sens au niveau réglementaire.

La journaliste : Situation de crise. Sylvie Sauvage nous demande :

« Une organisation de crise : dans le cas présent, les maires n'étant pas au courant des trajets SNCF, croyez-vous vraiment que l'organisation de crise soit à 100 % efficace en cas d'accident ? Les délais d'informations doivent être pris en compte et peuvent peser lourd dans l'efficacité. »

Un grand silence s'ensuit !

Jean-Michel ROMARY : Les maires ne sont pas au courant, mais les préfets le sont, et c'est important. Par ailleurs, comme on l'a déjà précisé, les transports sont suivis, un système GPS permet à tout moment de savoir où ils sont, et les équipes d'intervention sont constamment prêtes à intervenir. J'ai précisé tout à l'heure que l'on était capable de déclencher soit un plan ORSEC ou l'équivalent pour les transports, soit de mettre en place un plan d'urgence interne transports où AREVA peut intervenir, avec des gens entraînés et des moyens spécialisés.

Je ne suis pas persuadé que les maires ont les meilleurs éléments d'interventions, ou les meilleurs moyens d'intervention en cas de problème.

La journaliste : Ce n'est pas tant une question de moyens d'intervention. Visiblement, pour l'internaute, ce serait une question de relai d'informations puisque les maires sont souvent assez près des riverains alors que les préfets semblent être plus loin.

Philippe GUITER : Aujourd'hui, la situation n'est pas du tout aussi idyllique que le dit Monsieur Romary. On a des exemples sur un déraillement de wagons de matières radioactives, où l'on a vu arriver des pompiers avec des lances à incendie. Tout le monde a enfreint le périmètre de sécurité, cela a été un délire jusqu'à ce qu'une brigade de pompiers d'une centrale vienne : eux ont le matériel de radioprotection. Attention, cela avait rallongé les délais d'intervention. Il faut réagir immédiatement, évidemment, notamment en cas d'incendie. Aujourd'hui, nous n'avons aucune garantie, sur le parcours complet d'un train entre La Hague et Bure, que toutes les compagnies de pompiers vont être formées, que tout le monde aura le matériel pour réagir en temps et en heure dans de bonnes conditions.

Au niveau de la SNCF, aujourd'hui, pour les conducteurs de train – ce que je suis – la règle en cas d'accident est de s'en aller. Qui intervient en cas d'accident ? La vraie question est là : qui intervient ? Qui ira exposer sa vie sur un accident grave – ce qui m'inquiète le plus, ce sont les incendies – un incendie, par exemple, d'un emballage ?

Igor LE BARS : Deux éléments. L'incident que vous évoquez ne peut servir d'exemple dans le sens où il n'y a pas eu d'organisation de crise. Ces transports-là, ces colis-là, ne sont pas suivis au titre des

déchets de haute activité et aujourd'hui la mécanique mise sur des transports de haute activité est relativement différente de celle-là. On ne peut donc pas totalement l'utiliser comme exemple.

Aujourd'hui, le principe retient que les colis sont robustes, les colis ont un dimensionnement très important, et effectivement, il est nécessaire de faire de mettre un périmètre de sécurité, d'éteindre les incendies ; comme je le disais tout à l'heure, il y a partout en France des cellules, des sapeurs-pompiers qui sont formés pour cela, et une organisation de crise. Par exemple, nous, IRSN, avons deux équipes prêtes à être dépêchées sur place afin d'assister toutes les opérations de remise en sécurité des colis, etc.

La journaliste : Sur tout le ou les trajets présumés des trains ?

Igor LE BARS : Sur le territoire.

La journaliste : Sur l'ensemble du territoire. Guillaume Blavette, vous vouliez réagir.

Guillaume BLAVETTE : Déjà, je voulais répondre à Monsieur Boissier. Oui, j'ai proposé un scénario un peu tiré par les cheveux, mais Fukushima ne devait jamais avoir lieu statistiquement, et malheureusement, cela a eu lieu.

Pour répondre à ces remarques sur l'organisation d'urgence, il faut voir qu'en France on a beaucoup de bonnes intentions, mais malheureusement les moyens ne suivent pas. Je pourrais parler des moyens dont dispose le SIRACED-PC 76 dans le département où j'habite : malheureusement, ils n'ont pas les moyens de faire face à des situations de crise. Dans un domaine autre que le nucléaire, en janvier dernier à Rouen a eu lieu l'accident de Lubrizol, c'était la panique à la préfecture de Rouen. Sans les moyens de l'INERIS au niveau national, ils n'auraient pas pu faire face.

Des dispositifs réglementaires existent, des intentions, des experts, mais sur le terrain, malheureusement, cela ne suffit pas. Quand vous dites que des équipes de pompiers sont disponibles, oui, effectivement, dans les SDIS on peut reconnaître que des gens sont formés, mais imaginez que dans une agglomération telle que celle de Rouen où l'on a 17 sites Seveso, des installations classées pour la protection de l'environnement, très dangereuses : Lubrizol, la Grande Paroisse et autres. Il suffit que ces pompiers, aussi méritants soient-ils, soient occupés à un endroit et que malheureusement un « château » déraile, là, il y a un problème de délai.

La différence entre un transport nucléaire et l'activité d'une installation nucléaire de base, c'est que, par exemple, s'il y a un problème dans un réacteur, le bâtiment réacteur est censé garder la radioactivité et la matière nucléaire dans ce dôme avant qu'elle soit relâchée. Ce qui laisse le temps, tout de même, aux moyens de secours de s'organiser, à la préfecture de faire son travail ou aux pompiers de se rassembler et autres. Mais en cas d'accident sur un transport, on est face à l'immédiateté de l'imprévisible. Et cela, pour nous, associations de protection de la nature et de l'environnement, c'est inquiétant. Des garanties sont prises, d'accord, je l'admets, mais il y a toujours ce petit élément qui vient contredire la réalité statistique.

Jean-Michel ROMARY : Pour faire analogie à ce que vous évoquez sur les centrales, c'est bien l'emballage qui joue le rôle d'enclume de confinement, et il a été conçu pour cela. Comme je l'ai dit, 100 tonnes d'acier et de différents matériaux qui permettent de confiner la matière et d'éviter tout

relâchement. C'est important de le souligner ; on a l'impression que vous faites allusion à des transports anodins, etc. Ce sont bien des transports nucléaires avec des conditions particulières.

Le deuxième élément que j'apporterai est qu'en cas de gestion de crise, on déclenche immédiatement le gréement d'un poste de commandement de manière à avoir en place à la fois des équipes au niveau national central, des équipes techniques, mais aussi des équipes mobiles avec des moyens dédiés qui vont sur place. Il y a certes un délai, mais ce délai est tout de même assez réduit parce que l'on est réparti sur tout le territoire et l'on peut intervenir à tout moment.

Guillaume BLAVETTE : Si vous me permettez, Monsieur Romary, vous avez de beaux conteneurs, il faudrait les visser correctement. À en lire la documentation de l'IRSN, on a des problèmes de sertissage de ces beaux conteneurs, donc vous avez une bonne technologie, nous attendons que vos agents, vos collaborateurs assurent un confinement parfait, ce qui est loin d'être le cas à la lecture de la documentation publique.

La journaliste : Trois petites questions très rapides avant d'en aborder une un petit peu plus longue.

« Mis à part le transport des déchets par voie ferroviaire, est-il prévu de transporter les déchets par voie aérienne ? »

Jean-Michel ROMARY : Non.

Fabrice BOISSIER : Non. Par contre, pour être parfaitement complet, il y a quelques centaines de mètres cubes qui arriveront, si CIGEO est autorisé, par la route, du centre de Valduc, puisque celui-là n'est pas embranché, mais représente 0,1 % des déchets à recevoir sur le site.

La journaliste : Deux petites questions pour Philippe Guiter, de Sud Rail :

« Des capteurs seront-ils ou sont-ils déjà installés dans des gares afin de connaître le degré de radiation ? »

Philippe GUITER : La réponse est non.

La journaliste : La réponse est simple !

« Vous nous parliez tout à l'heure d'une campagne de mesures faites à sa demande par la SNCF, quels sont les résultats ? »

Philippe GUITER : Nous sommes en attente des résultats. Nous devons les avoir en octobre, mais il faut savoir un petit détail. L'industrie nucléaire fonctionne avec du temps. C'est-à-dire que plus le temps passe, plus elle gagne du temps. Notre groupe de travail national de la SNCF prévu en octobre, là, il est prévu minimum en décembre.

Jean-Michel ROMARY : Je peux vous donner des résultats, il n'y a pas de problème de ce côté-là ! Nous avons fait une campagne de mesures, quand on avait envoyé un convoi en Allemagne de déchets vitrifiés, ces mesures ont été faites immédiatement, et on a démontré que l'on était largement en dessous des limites réglementaires qui permettent de garantir le fameux 1 mSv de dose publique.

Philippe GUITER : Un, vous n'avez pas mesuré le rayonnement neutronique, et deux, effectivement, il y a toute une partie des cheminots qui interviennent, s'ils doivent intervenir au contact des wagons, et là, on n'est plus du tout dans les normes puisqu'en 30 minutes on prend sa dose annuelle.

La journaliste : Je vais poser une question très longue qui vient de Monsieur Michel Maurice, qui nous a demandé plusieurs fois, comme c'est un contributeur assez fréquent, de la dire un peu verbatim :

« Nous vivement préoccupés par les dangers présentés par le projet CIGEO pour les populations qui résident dans les zones voisines du site. Nous le sommes aussi par les risques spécifiques au transport des colis de déchets hautement radioactifs pour le public riverain des axes de transports entre leur lieu de production ou les lieux où ils sont actuellement entreposés, La Hague, Marcoule, Cadarache, etc., et le site de Bure où il est prévu de les enterrer. Plusieurs membres du CLIS le sont aussi. Notre inquiétude est d'autant plus forte que le dossier du maître d'ouvrage, élaboré pour nourrir le débat public, est muet sur les mesures réelles de sûreté et de sécurité adoptées ou envisagées, y compris en cas d'accident ou de catastrophe ferroviaire. Si l'on exempte les scénarios techniques de dessertes de Bure, il consacre une seule page au transport des déchets, sans aucun développement sur les dispositions de précaution ou de prévention des risques, alors que tous les préventeurs s'accordent à reconnaître que l'activité de transport est un des secteurs les plus accidentogène dans notre pays. »

Il y a ensuite une question pour l'organisation des débats que nous poserons tout à l'heure à Ghislaine Esquiague. Pour l'instant, une réponse de Fabrice Boissier de l'ANDRA.

Fabrice BOISSIER : Je reçois tout à fait les critiques sur le dossier du maître d'ouvrage. Il faut savoir que l'on a une centaine de pages afin de traiter tous les aspects du projet CIGEO. On a voulu traiter les transports ; bien sûr, on peut toujours attendre des développements supplémentaires. Il me semble que l'on a essayé de donner les points clés du transport. Cette question de la sécurité des transports ne relève pas de l'ANDRA d'une part, et est largement traitée par les organismes responsables d'autre part ; l'Autorité de sûreté nucléaire, l'IRSN, ont maintenant des documents qui sont publics et donc, pour nous, cette information publique permettait de répondre à cette préoccupation.

Monsieur Michel Maurice aborde la question des riverains. Je voudrais revenir sur un des points qu'avait évoqués Madame Esquiague en introduction : les riverains. Dans les préoccupations que j'entends quand je suis sur le site, certes, il y a la question du transport des colis, mais il y a aussi la question des transports des matériaux, la question des flux de circulation et je crois que c'est un enjeu du projet qu'il ne faut pas négliger, même si le transport des colis a son aura médiatique. Je pense qu'il serait intéressant qu'on le traite un peu. Je peux vous en parler si vous le souhaitez.

La journaliste : J'ai encore de nombreuses questions à vous poser. Je renchéris un peu à ce sujet. Dominique Olivier de la CFDT nous dit :

« Le transport des déchets radioactifs peut-il être organisé sans aucune perte de charge avec la seule voie ferroviaire dans le site CIGEO ? Si oui, le raccordement ainsi créé pourrait-il offrir d'autres usages pour le transport de matériaux ou de personnes ? »

Fabrice BOISSIER : Très bonne transition puisque l'on passe du premier type de transport, celui des colis, au deuxième type, celui des matériaux, et au troisième type, celui des personnes. Donc, on a présenté dans notre dossier du maître d'ouvrage un peu ce que représenterait le chantier de CIGEO, c'est-à-dire que CIGEO est une phase de construction avant sa mise en service. Associé à ce chantier, il y aura bien sûr des flux de matériaux : apporter des agrégats, du sable, du ciment pour faire du béton, apporter des pièces pour construire les installations. Nous avons évalué que cela représenterait entre 50 et 100 camions par jour pendant la phase chantier, avec un pic jusqu'à 200 camions quelques années avant la mise en service, et après, par contre, ce sera beaucoup plus faible puisque l'essentiel de la construction aura eu lieu.

Autre flux de matériaux à prévoir sur le site : nous allons creuser, nous allons excaver et l'ANDRA a retenu de déposer ce que l'on sortirait des galeries que l'on creuse immédiatement à proximité des sorties des puits afin d'éviter justement les transports. Donc, il n'y aura pas de transports de matériaux d'argilite excavés du site après la mise en service puisqu'ils seront déposés sur la zone puits.

Pour ces transports de matériaux, nous avons déjà depuis 2011 travaillé avec l'État dans le cadre du schéma interdépartemental de développement du territoire et les collectivités. Nous avons exprimé les besoins d'interface que nous aurons et nous avons regardé quelles étaient les capacités du territoire à fournir des infrastructures et éventuellement les faire évoluer pour répondre aux besoins. Nous avons une chance : CIGEO se situe à proximité d'axes assez importants :

- ◇ la nationale 4 passe au nord, Saint-Dizier-Ligny ;
- ◇ la nationale 67 suit la vallée de la Marne ;
- ◇ une voie ferrée dans la vallée de la Marne,
- ◇ une voie ferrée dans la vallée de l'Ornain,
- ◇ un canal dans la vallée de la Marne,
- ◇ un canal dans la vallée de l'Ornain.

Donc, déjà des infrastructures de transports assez importantes.

Se pose la question de la desserte locale. Comment va-t-on relier ces grands axes routiers ferroviaires au site lui-même ? Pour cela, le réseau routier est assez dense, même si ce sont des petites routes, les flux de camions seront relativement limités, mais on étudie différentes solutions qui sont posées sur la table pour la concertation et le débat public.

On peut faire des pistes dédiées, par exemple, pour relier une plateforme multimodale située dans la vallée de La Marne ou la vallée de l'Ornain afin d'éviter d'emprunter les voies existantes ; on peut aussi imaginer emprunter les routes existantes avec la déviation de quelques agglomérations qui doivent être franchies, mais ces choix-là, sur la base de ce qui aura pu ressortir du débat public, doivent être discutés entre l'État, les collectivités et l'ANDRA afin qu'un schéma soit décidé. Ensuite, que les maîtres d'ouvrage – parce qu'il y a des compétences : le Conseil général sur les routes, la Région sur les transports ferroviaires – puissent développer avec des financements à déterminer en fonction des intérêts des uns et des autres puisque ces évolutions, ces mises à niveau ne sont pas négligeables. Je rappelle que dans le secteur, certaines routes ne sont pas hors gel l'hiver, ce qui veut dire qu'il y a des secteurs où le transport de poids lourds pour l'activité économique est complètement limité aux périodes de dégel.

CIGEO peut être une opportunité pour mettre à niveau des infrastructures afin de bénéficier non seulement à CIGEO, mais aussi aux activités industrielles, aux transports de personnes. Je rappelle que les routes sont le poumon économique et sociétal d'une région. Donc, le schéma interdépartemental de développement du territoire, piloté par le préfet coordonnateur de La Meuse, doit justement, dans l'année qui vient, après la fin du débat public, tirer les conclusions du débat public, décider des aménagements à mettre en œuvre et ensuite lancer les études en accompagnement des études qui se poursuivent sur CIGEO.

La journaliste : Il n'est donc pas exclu que le projet CIGEO, dans sa partie ferroviaire, serve éventuellement aussi aux transports de matériaux et de personnes.

Fabrice BOISSIER : C'est tout à fait possible. On a parlé de l'hypothèse de l'embranchement ferroviaire de CIGEO, ce serait par la vallée de l'Ornain, et ensuite, une prolongation d'une quinzaine de kilomètres de voie ferrée. On peut tout à fait imaginer que si les collectivités y trouvent un intérêt, on puisse avoir le développement de transport de voyageurs. On peut aussi bien sûr mettre des matériaux sur ces voies ferrées, et nous travaillons déjà, sur le plan de déplacements d'entreprises afin que les travailleurs qui travailleront sur le chantier, sur l'installation si elle se fait, privilégient le covoiturage, les transports en commun en mettant éventuellement en place des navettes dédiées, tout cela pour limiter les flux de personnes.

La journaliste : Une question :

« Par qui sera pris en charge le financement du transport des déchets ? Qui paie ? »

Jean-Michel Romary lève le doigt. Cela veut-il dire aussi AREVA ?

Jean-Michel ROMARY : C'est, entre autres, AREVA, effectivement, qui payera. Je rappelle que la gestion des déchets nucléaires au sens de la loi doit être provisionnée. Cela veut dire que l'on doit mettre de l'argent de côté afin d'être capable de gérer les déchets, à partir du moment où ils ont été générés jusqu'à leur stockage, et dans cette chaîne-là, on retrouve le transport. Ce sont les producteurs de déchets qui auront en charge de payer ces coûts.

La journaliste : Une question un peu complémentaire, qui est aussi une question financière nous est posée par mail :

« Vous dites que c'est l'expéditeur qui est responsable des colis qu'il expédie en cas d'accident. Qui va assumer la charge de tels risques alors qu'aucune assurance ne couvre le nucléaire comme nous avons l'exemple avec Fukushima ? »

Jean-Michel ROMARY : Il existe une assurance en France qui s'appelle la Responsabilité civile nucléaire qui permet d'amener un certain nombre de fonds financiers afin de faire face à ce type de difficulté si jamais cela devait survenir.

La journaliste : La suite de la question de Michel Maurice :

« De surcroît, nous estimons que l'organisation du débat public définie par la Commission Nationale du Débat Public, CNDP, ne prend pas correctement en compte la population riveraine des axes de transports des déchets nucléaires : pas de réunion spécifique, pas d'interlocuteur qualifié sur ce thème dans les réunions. Ensuite, nous observons à la lecture

des documents que la carte des itinéraires étudiés pour l'acheminement ferroviaire des colis vers CIGEO ne mentionne que quelques rares grandes villes situées sur leur passage, par exemple, Dijon et Lyon sur l'axe Sud-Nord, Caen, Rouen, Amiens, Reims sur l'hypothèse nord de l'axe Ouest-Est. Caen sur les hypothèses sud et médianes du même axe Paris étant tangenté dans les trois hypothèses. Il nous paraît indispensable que toutes les populations riveraines des convois, y compris celles des localités de la banlieue parisienne, soient informées des projets de transport des déchets qui les concernent au premier chef. C'est dans cet esprit que nous posons la question suivante :

Quelle est la liste exhaustive des localités ou gares situées sur chaque itinéraire proposé ? Nous avons posé à plusieurs reprises, mais en vain, cette question à Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public. »

Il y a deux questions dans la question. Je voudrais aussi répondre à celle de Monsieur Guiter qui disait : ce débat public est un petit peu bizarre et particulier.

C'est quelque chose que l'on va préciser à nouveau, Ghislaine Esquiague.

Ghislaine ESQUIAGUE : J'avais bien noté la remarque de Monsieur Guiter. Je crois qu'il faut rappeler que la Commission du débat public avait bien prévu un certain nombre de séances et de réunions publiques, y compris sur les sites de départ des colis. La Commission n'a pas pu tenir ces réunions face à l'obstruction d'opposants au débat, malgré la participation d'ailleurs d'opposants au projet qui eux-mêmes ont été empêchés de parler.

Claude Bernet l'a rappelé lors de débats contradictoires précédents : le vœu le plus cher de la Commission est qu'il puisse y avoir des réunions publiques ; il est encore temps, le débat a lieu jusqu'au 15 décembre. La Commission est tout à fait prête à organiser des réunions publiques, faut-il encore qu'elles puissent se tenir.

La journaliste : Ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent, raison pour laquelle nous avons essayé d'innover en organisant ces débats sur internet.

Nous allons revenir à la question précédente qui concerne les trajets : y a-t-il une liste des localités ? Faut-il informer, etc. ?

Philippe GUITER : Je veux juste rappeler qu'effectivement la population aujourd'hui n'est pas suffisamment informée des passages de ces convois. Il n'y aura pas que le transport entre les trois sites dont vous avez parlé et CIGEO qui est concerné. Aujourd'hui, il y a des transports dans tous les sens en France, pratiquement toutes les régions sont concernées puisque 58 réacteurs sont obligés de faire partir leurs combustibles usés tous les 18 mois.

À proximité d'environ 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 les risques d'accident, avec l'exposition ; cela, effectivement, il faudrait peut-être y penser, mais on entre dans des domaines que l'on ne connaît pas puisque cela va augmenter les coûts et tout est lié : Monsieur Romary l'a rappelé, AREVA va gérer tous ces transports, et effectivement, c'est un marché extrêmement juteux, il faut le dire, et c'est le contribuable qui va payer. On va continuer à payer notre politique nucléaire en France, on va

continuer à le payer avec CIGEO qui va en rajouter une couche – on avait déjà La Hague. Il n’y a pas eu ce débat-là au départ, par contre il y a un débat public sur CIGEO, mais en fait, sur toute la chaîne avant, il n’y en a pas eu.

Je suis intervenu ce soir, intéressé par les conditions de travail des gens qui vont travailler autour de ce projet et autour de tout le nucléaire en France. Je suis devenu militant antinucléaire parce que je le suis. Il était compliqué de participer à des débats publics alors qu’effectivement on est convaincu qu’on est dans une impasse et qu’on a fait des erreurs fondamentales, mais il faut tout de même que quelques-uns débattent, avec l’impact que cela a, parce qu’il faut dire aussi les vrais problèmes que cela pose et qui n’ont jamais été posés dans un vrai débat public dans ce pays.

La journaliste : On va finir de tenter d’essayer de répondre à Monsieur Maurice Michel sur la question des trajets. Tout le monde voulait répondre, on va essayer d’achever un petit peu mieux cette question. Fabrice Boissier, vous aviez demandé la parole.

Fabrice BOISSIER : La carte à laquelle fait référence Monsieur Maurice Michel est celle qui est présentée dans le dossier du maître d’ouvrage. Elle présente effectivement la carte de France avec les grandes agglomérations afin que l’on se situe à peu près sur la carte. Les trajets indiqués sont finalement les mêmes voies ferroviaires que celles empruntées aujourd’hui pour les transports de matières radioactives. Il n’y a pas de spécificité particulière, c’est la raison pour laquelle nous n’avons pas fait quelque chose de plus détaillé.

Je rappellerais, comme on l’a dit précédemment dans le débat, qu’un impératif de sécurité de protection contre les actes de malveillance amène une limite à la transparence. Une loi de 2006 sur la transparence et la sécurité nucléaire dit bien que l’on peut avoir accès à toute l’information avec la limite, bien sûr, qui est de ne pas inciter aux actes de malveillance. Je crois que le Haut Comité à la transparence et à l’information sur la sécurité nucléaire, qui est un organisme pluraliste, a déjà fait des travaux justement sur ces questions de transparence et de secret, d’information sur les questions nucléaires, qui ont souvent apporté des lumières assez intéressantes, pour montrer qu’il n’y avait pas une volonté d’obstruction, mais il y avait forcément des limites, que l’on pouvait essayer de clarifier ces limites. Ce genre de travaux, à mon avis, apportent beaucoup afin qu’un débat s’instaure et une compréhension partagée des enjeux.

La journaliste : Une réponse en forme de conclusion aussi pour Guillaume Blavette.

Guillaume BLAVETTE : Les transports de marchandises dangereuses en France sont une vraie problématique, et des maires commencent à prendre position contre l’accumulation. Je pense aux maires autour du Bourget, qui se sont exprimés récemment pour dire : il y en a assez. Je vis dans une commune où un pont a été détruit suite à un accident. Je pense qu’il y a nécessité d’une réelle concertation et d’une réelle transparence. Parce que, de toute manière, on sait d’où partent les déchets, on sait où ils vont arriver. Si un terroriste veut se mettre dans la vallée de l’Ornain avec un lance-roquette et tirer sur un « château », il pourra le faire.

Je trouve qu’il y a une immense hypocrisie afin d’essayer de sacraliser le nucléaire, lui conférer un statut d’exception, alors que c’est notre cadre de vie qui est en jeu. Je pense qu’il serait nécessaire que les pouvoirs publics fassent un pas de plus en direction de la transparence et aient un discours

d'honnêteté en disant : voilà les risques auxquels vous êtes confrontés, acceptez-vous que ces transports passent dans vos communes ou non ? Et la démocratie doit jouer en dernier recours.

La journaliste : Une démocratie dont on a essayé d'exploiter au maximum les nouvelles prémices, de participer de la manière la plus moderne qui soit peut-être à un nouveau débat public.

Nous vous convions à d'autres débats publics, nous sommes arrivés au terme de celui-ci. Merci à tous pour votre participation, merci aux internautes pour toutes les questions qui nous sont arrivées en direct sur le site et par SMS.

J'en profite pour préciser qu'il sera répondu à toutes les questions qui nous sont parvenues par écrit et de façon contradictoire, à la fois par l'ANDRA et par les experts indépendants. Vous pouvez aussi, d'ici notre prochain débat, laisser à nouveau vos questions sur le site. Je vous en rappelle l'adresse : question@debatpublic-cigeo.org.

Nous nous retrouvons la semaine prochaine pour un autre débat dans le droit fil de celui-ci. Il sera en effet consacré aux transformations pour les populations locales concernant l'emploi, l'éducation, le commerce et l'aménagement du territoire.

Merci encore. À mercredi prochain, 30 octobre à 19 heures.