ROBIN DES BOIS
15, rue Ferdinand Duval - 75004 Paris
☎ 48.04.09.36 - métro Saint-Paul / Le Marais

LA FLÈCHE

N° 6 / Juin 1988

de
ROBIN DES BOIS

Numéro spécial ; nous avons réuni des articles parus récemment dans la presse. Ils sont écrits par des animateurs de ROBIN DES BOIS ou bien ils évoquent les actions, enquêtes ou communiqués du mouvement. Il est ainsi prouvé qu'une jeune association, née en juin 1985, peut mettre en avant ses idées, ses actions et ses informations.

Une association, c'est quoi ? C'est *"... une convention par laquelle deux ou plusieurs personnes mettent en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leurs activités dans un but autre que de partager des bénéfices..."*. Alors, n'oubliez pas la page 12. A la page 12, vous pouvez adhérer à ROBIN DES BOIS et commander par correspondance des produits uniques dont l'ivoire végétal, substitut à l'ivoire d'éléphant, et l'huile de jojoba, substitut au blanc de baleine.

SOMMAIRE

Trafic d'oiseaux : choses vues au Sénégal	2
Réponse de l'Ambassadeur de la République de Chypre à la lettre de Robin des Bois concernant la convention MARPOL sur la prévention de la pollution par les navires	3
Trafic de singes entre la Gambie et le Sénégal	3
Un rapport accablant pour la Shell	4
Edouard Herriot : la Shell jouait avec le feu	5
L'information du public	6
Le "Zanoobia" devant Carrare : "Pas dans mon jardin"	7
Des combustibles irradiés sur les ferries de la Sealink	8
Un conteneur qui pêche par radioactivité dans le port de Dunkerque	9
Le transport routier des matières dangereuses	10
Le "Paris-Dakar" des poissons	11
"Boum !"	11
Vente par correspondance	12

La Dépêche vétérinaire, n° 99, du 21 mai 88 au 27 mai 88

Animasques

Jusqu'au 30 juin, l'association *Robin des Bois* expose 10 masques d'animaux réalisés par Xavier Trébucq et Pascal Pasquier, deux jeunes artistes dont Animasques est la première exposition. Inspirés par les couleurs franches et par la perfection des formes animales, ils nous invitent, avec cette série de grands masques superbes, à une nouvelle approche, artistique autant que ludique, du monde animal.

Depuis sa création il y a trois ans, *Robin des Bois* mène des campagnes d'actions et d'information pour la défense animale et contre les pollutions industrielles.

Renseignements : Robin des Bois - 15, rue Ferdinand-Duval, 75004 PARIS. Tél. 48.04.09.36

IMPRIMÉ SUR PAPIER RECYCLÉ PAR IMP. OUDEVILLE - 34, RUE LE BRUN - 75013 PARIS

L'Oiseau Magazine
mai 1988

Choses vues au Sénégal

En décembre 1986, une équipe des Associations anglaises *Environmental Investigation Agency* et française *Robin des Bois* s'est rendue au Sénégal pour déterminer l'importance et les conditions dans lesquelles se pratique le commerce des oiseaux de cage. De ce pays, qui est le plus grand exportateur mondial d'oiseaux vivants, elle rapporte des conclusions accablantes.

1) Les statistiques officielles d'exportations sont au moins six fois endessous de la réalité.

2) Le contrôle du nombre d'oiseaux capturé est impossible.

3) 20 millions d'oiseaux, au minimum, sont capturés chaque année au Sénégal. Au moins la moitié d'entre eux meurent avant d'être embarqués à bord des avions qui vont les conduire aux Etats-Unis, au Japon et en Europe.

4) La cruauté dont sont victimes les oiseaux à chaque étape, particulièrement durant les transports routiers et aériens, devrait dissuader les amis des animaux d'acheter des oiseaux de cage importés.

Un des 2500 piégeurs

Pour les merles métalliques, inséparables, perruches à collier, serins du Mozambique, cordons bleus, you-yous, tourterelles masque de fer, tisserins gendarmes, veuves à collier d'or, ventres orange, becs de corail et autre oiseaux aux noms de rêve, le cauchemar commence à l'aube.

Caché derrière un buisson, le piégeur s'apprête à rabattre son filet sur les oiseaux qui viennent s'abreuver au seul point d'eau dépourvu d'épouvantail. Ibra Mbengue, qui habite dans un village du Sine Saloum, à l'est de Dakar, est l'un des 2500 habiles piégeurs qui fournissent, par l'intermédiaire des collecteurs, les treize exportateurs du pays. L'aménagement de la mare qu'Ibra a choisie ce matin comme terrain de chasse, dure une bonne heure. Le jour se lève et il fait déjà très chaud. Un chanteur d'Afrique va servir d'appelant. Une ficelle attachée à l'une de ses pattes est clouée au sol.

Ibra Mbengue se vante de capturer 200 à 400 oiseaux par semaine. Il en attrape ce matin-là une cinquantaine, dont 15 tourterelles qui seront mangées dans son village. Un petit ventre orange est mort quand le filet a cogné sa tête. A 11 heures, le chanteur d'Afrique épuisé par les lancers de filet successifs, est inerte.

Théoriquement, Ibra Mbengue devrait habituer les oiseaux qu'il a capturés à un nouveau régime alimentaire, correspondant à ce que l'oiseau devra manger durant toute sa vie en captivité. Mais ce changement de nourriture peut occasionner à lui seul une mortalité de 20 à 30 %. Alors, Ibra prend soin de ne mettre les graines de millet dans la cage qu'une demi-heure avant la livraison au collecteur... les pertes seront ainsi pour ce dernier, ou pour l'exportateur si le collecteur fait comme Ibra.

Souffrances et trépas

C'est durant les transports routiers vers Dakar, où se trouvent tous les exportateurs, que les oiseaux endurent les pires souffrances. Dans une station essence de Kaolack, à 150 km de Dakar, le véhicule de la société Viv Anim, qui détient 25 % du marché, s'arrête en plein soleil, sous une température de 35°. Nous-mêmes devons rester dans l'ombre et observer discrètement les tortures infligées aux oiseaux. Le collecteur fait le plein, d'essence... et d'oiseaux, livrés ici par quelques piégeurs locaux.

Nous estimons à 5000 le nombre d'oiseaux contenus dans les six cages à bord de ce véhicule. Celle qui contient les merles métalliques est la plus impressionnante : elle est jonchée d'oiseaux morts, la moitié des survivants ayant les yeux crevés. Les petits cordons bleus ont les plumes de la tête arrachées par leurs compagnons d'infortune. Des enfants curieux viennent tirer sur les plumes des perroquets, entassés les uns sur les autres.

Au bout d'une heure et demie, on a remis un peu d'eau dans les boîtes de conserve qui font office d'abreuvoir dans les cages. Enfin, un sac de 50 kg de charbon vient complêter le chargement et s'abat dans un nuage de poussière noire devant le grillage d'une des cages. Pour ces oiseaux-là, c'est la fin du voyage.

Qu'importent les pertes, le consommateur paiera. Le serin du Mozambique qu'Ibra Mbengue a vendu 1,40 FF sera proposé Quai de la Mégisserie à 300 FF. Les you-yous, ou perroquets du Sénégal, vendus 7 FF par le chasseur valent 600 FF dans une autre oisellerie parisienne.

Comme l'avoue sans pudeur le Dr Abdou Fall, chef de la division de la protection de la nature au Secrétariat d'Etat aux Eaux et Forêts (SEEF), le nombre d'oiseaux capturés est impossible à contrôler. C'est vrai qu'on ne peut mettre un gendarme derrière chaque piégeur. Mais pourquoi laisser la capacité légale de capture à 25 millions de volatiles, alors que les quotas d'exportation sont de 1,6 millions d'oiseaux ?

Pseudo contrôles expéditifs

Il est également très facile de déjouer la réglementation concernant les exportations : s'il y a des quotas pour certaines espèces, la capture des Ploceidaes (travailleurs à bec rouges, tisserins gendarmes, moineaux dorés), considérés comme nuisibles, est libre. Comment contrôler le respect des quotas par espèces ? Les douaniers ne sont pas ornithologues ! Et le bureau du SEEF, normalement ouvert 24 h sur 24 à l'aéroport, était fermé à chacune de nos visites.

Le 15 décembre, nous sommes à l'aéroport de Dakar chez le transitaire qui se charge des expéditions pour Viv Anim. Quatre cages contenant chacune 50 you-yous sont livrées à 10 heures du matin. Après deux heures d'attente inutile, il faut quelques minutes seulement pour que la cargaison passe devant les douanes et les services vétérinaires. Peter Mojen, directeur de la Lufthansa, nous explique que les services vétérinaires ont hâte de voir partir les oiseaux et ne font jamais rien pour les retenir. Tant pis si ceux-ci sont malades, porteurs de la psittacose transmissible à l'homme ! Lors du chargement à bord de l'avion, une des cages glisse des mains de l'un des manutentionnaires. Il la ramasse et la secoue pour répartir les grains de maïs qui ne sont pas tombés sur la piste de décollage. Il n'y a plus d'eau dans la petite boîte de conserve. L'avion quitte Dakar à 13 h 10. Combien d'oiseaux arriveront vivant à Dusseldorf ?

"Cet odieux trafic profite à une poignée d'exportateurs sans vergogne, et non à la nation sénégalaise dans sa globalité" dénonce le colonel André Dupuy, ex-directeur des parcs nationaux sénégalais. "Pourtant, tant qu'il y aura de la demande en France et dans les autres pays importateurs, ce trafic continuera. La seule solution est une sensibilisation des consommateurs au Japon, aux États-Unis et en Europe. Ils doivent en particulier savoir que les animaux vivants sont porteurs de virus et bien se renseigner s'ils veulent acheter un oiseau. Les gens ne doivent pas oublier que lorsqu'ils achètent un oiseau, ils sont directement responsables de la mort de 2 à 5 de ses frères."

Katia KANAS et Christophe DOUBLIER
animateurs de l'association
ROBIN DES BOIS

Réponse de l'Ambassadeur de la République de CHYPRE à la lettre de Robin des Bois concernant la convention MARPOL sur la prévention de la pollution par les navires

Paris, le 18 avril 1988

Messieurs,

Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 20/03/88 et nous avons pris acte de son contenu.

Nous sommes très sensibles à l'intérêt que vous portez à la protection de l'environnement de tout facteur ou acte préjudiciable et notamment de la pollution par les navires.

Nous tenons à vous affirmer également que le gouvernement chypriote attache une attention particulière à tout acte visant à la protection de l'environnement et à la prévention de la pollution causée par les rejets en mer des hydrocarbures par les navires qui constitue un de ses soucis majeurs.

Certes, comme vous l'avez souligné, Chypre occupe à l'heure actuelle, le 9e rang mondial de la marine marchande. Notre pays a atteint toutefois ce rang après maints efforts et grâce à l'adoption de mesures gouvernementales relatives à l'enregistrement des navires sous pavillon chypriote qui ont été jugées comme extrêmement favorables au plan international.

Qui dit accroissement de la flotte marchande, dit également contrôle renforcé en vue du respect de la réglementation internationale en matière de sécurité de navigation maritime.

En ce sens, le gouvernement chypriote a adopté au fil des dernières années une série de mesures qui ont eu pour objectif l'application stricte et sans réserve des dispositions des diverses Conventions internationales qui ont été adoptées dans le secteur maritime et celui de la protection de l'environnement par la pollution des hydrocarbures.

Pour ne citer qu'un exemple, Chypre a signé en 1976 la Convention de Barcelone du 16 février 1976 relative à la protection de la Mer Méditerranée de la pollution par les hydrocarbures et autres substances nocives et dangereuses. Cette Convention est entrée en vigueur en 1979.

Ce premier pas devrait être suivi prochainement par la signature et ratification prochaines de la Convention internationale MARPOL 1973-1978 sur la prévention de la pollution causée par les navires, qui fait l'objet de votre lettre.

Chypre avait assisté à la Session spéciale de la Conférence internationale qui s'est tenue à Londres en 1973, au cours de laquelle la Convention en cause a été adoptée. Des raisons indépendantes de sa volonté ont obligé toutefois le gouvernement chypriote à reporter la signature de cette Convention pour accorder notamment une priorité immédiate aux conséquences néfastes engendrées par l'invasion en 1974 de la partie septentrionale de l'île par l'armée turque qui a occupé 38 % de son territoire en refoulant des régions habitées près de la moitié de la population chypriote.

A l'heure actuelle, le projet de loi relatif à la ratification de la Convention internationale MARPOL 1973-1978 est en voie de finalisation et nous sommes certains que nous pourrons vous annoncer dans un proche avenir la signature et ratification par Chypre de la Convention qui vous préoccupe.

Dans cette attente, veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Kalliopo AVRAAM, Conseiller

Trafic de singes entre la Gambie et le Sénégal

Une enquête menée par une équipe franco-britannique a permis de découvrir un commerce illégal de babouins destinés aux expériences de laboratoires français.

Une contrebande de babouins destinés aux expériences de laboratoires et, semble-t-il, orchestrée par un agent consulaire français au Sénégal : c'est ce qu'a notamment permis de découvrir une enquête sur le commerce international des animaux sauvages, menée par une équipe franco-britannique travaillant pour le compte de l'EIA (Environnement Investigation Agency) et de l'association écologiste Robin des Bois.

L'accord de Banjul interdit en Gambie (Etat souverain enclavé dans le Sénégal) le commerce des animaux sauvages. Boundia Cissié, chef du village de Karantaba Douto Koto, proche de Georgetown, la deuxième ville du pays, vend pourtant des singes vivants au Sénégal. Pendant la saison sèche, un de ses hommes part dans la savane. Près d'un point d'eau, il construit un enclos de 10 mètres carrés, grillagé, soigneusement camouflé et ouvert sur un côté. Le sol est jonché de grains de maïs et de cacahuètes.

A couvert, le braconnier guette pendant des heures, nuit et jour. Arrivé en éclaireur, un mâle observe scrupuleusement le site. Si, au terme de son inspection, aucune anomalie ne suscite sa méfiance, il appelle en bon ordre le reste de la bande de babouins. En tirant alors sur une ficelle, le chasseur referme la trappe sur elle.

Les animaux trop grands pour être expédiés par avion sont égorgés dans la cage même, avec des lacets de fil barbelé. Leurs cadavres sont empilés dans un charnier, à quelques mètres de là. Les bébés, ne supportant pas la séparation avec leurs parents, sombrent dans une dépression mortelle en quelques jours. Les survivants se battent entre eux en attendant la suite des événements.

Léan Masfrand, agent consulaire français (1) à Kaolack, au Sénégal, intervient alors. Il est aussi directeur de la société Afrique Océan, qui expédie aux quatre coins du monde, outre les babouins, des singes vervets et des patas ainsi que des centaines de milliers d'oiseaux multicolores attrapés au piège : becs de corail, cordons bleus, perruches à collier ou veuves à dos d'or.

Un de ses employés part, en break Peugeot, prendre livraison des singes capturés en Gambie. Le passage de la frontière se fait, de nuit, par une route sans poste douanier. Arrivés au Sénégal, où leur capture est réglementée mais autorisée, les babouins verts sont en quelque sorte « *blanchis* ».

Léan Masfrand précise, dans une interview que devait diffuser la BBC, que ses principaux clients en France sont le professeur Naquet du CNRS, qui mène des recherches sur l'épilepsie — et dont les babouins furent, il y a deux ans, libérés par des militants du groupe anti-vivisection Greystoke —, les laboratoires Clint-Midy et le Commissariat à l'énergie atomique (CEA). « *Quelques facultés de médecine m'en achètent aussi (...) Sans doute pour les découper en petits morceaux* », ajoute le trafiquant en riant.

Les babouins sont expédiés par dix dans des cages qui ne répondent pas aux normes de l'IATA (International Air Transport Association) : 50 cm de haut, 60 de large et un mètre de long, avec une vieille boîte de conserve remplie d'eau. Transits compris, les voyages peuvent durer de trois à cinq jours, « *les marchandises voyageant aux risques et périls du destinataire* ». Chaque babouin, acheté 40 francs en Gambie, est revendu 500 francs, précise aussi l'agent consulaire. Afrique Océan en exporte chaque année entre 1 000 et 1 500 vers l'Europe.

Les litières contaminées des laboratoires Clint-Midy sont jetées dans les décharges d'ordures ménagères de l'Hérault.

A Fontenay-aux-roses, les services vétérinaires des docteurs Doucet et Mas, qui dirigent l'animalerie du CEA, se contentent de répondre que « *l'étude des effets des doses radioactives nécessite des expériences sur tous les organismes vivants et sur les primates en particulier* ».

L'infraction de contrebande commise par l'agent consulaire français a été évoquée lors de la réunion de la Convention de Washington sur « *le commerce international des espèces de faune et de flore menacées d'extinction* », en juillet à Ottawa (Canada). Cette convention, en vigueur dans 90 pays (dont la France, le Sénégal et la Gambie), réglemente strictement le commerce de tous les babouins.

« *Pour les autres animaux, nous consulter* », précise le catalogue d'Afrique Océan.

Jacky BONNEMAINS

(1) : le titre d'agent consulaire — chargé de veiller, dans sa circonscription, à ce que les devoirs et les droits des ressortissants français soient honorés, et de contribuer à la protection et au développement des intérêts commerciaux français — est accordé sur autorisation du ministère des Affaires étrangères.

Après l'incendie qui a ravagé le « couloir de la chimie » à Lyon

UN RAPPORT ACCABLANT POUR LA SHELL

Le gigantesque incendie qui a ravagé en juin dernier le dépôt d'hydrocarbures de la Shell à Lyon, causant la mort de deux ouvriers, ne doit rien à la fatalité. D'après un rapport d'enquête, établi par la Direction régionale de l'industrie et de la recherche, de nombreuses infractions, commises par les responsables du dépôt, ont aggravé l'ampleur de la catastrophe.

Au lendemain de l'immense incendie d'un dépôt d'hydrocarbures à Lyon, Jacques Mondésir, patron des dépôts pétroliers de Shell-France, déclarait : « *Nous avons des règles de sécurité draconiennes et nous les appliquons intégralement. Nous faisons le maximum, mais il y a des milliers de circonstances d'accidents, des dizaines de petits détails qui peuvent s'accumuler et déjouer les plans les mieux dressés.* » Précisément, ce sont certains « petits détails » qui ont été ici singulièrement négligés...

Au moment de l'accident, une partie des installations du dépôt fonctionnait sans autorisation, en l'occurrence une unité de préparation d'additifs pour carburant. Cette unité avait bien été autorisée – au titre de la loi de juillet 1976 sur les établissements classés pour la protection de l'environnement – mais provisoirement (de mars 1986 à mars 1987), afin de permettre à Shell d'en évaluer les débouchés commerciaux et de préparer une possible reconversion du site vers ce type de fabrication.

Un dossier bâclé

Visiblement satisfaite de cet essai et désireuse de réaliser au plus vite des modifications définitives, la firme pétrolière avait alors déposé le 26 décembre 1986 une nouvelle demande d'autorisation, bouclée à la hâte. « *Bâclée* », lui a répondu en substance la DRIR, exigeant des compléments d'information, notamment sur les dangers de ce type de fabrication. Si bien qu'à la date du sinistre, l'autorisation provisoire se trouvait caduque, sans que la seconde demande ait encore abouti.

Dès lors, les installations de préparation d'additifs auraient dû être « gelées » – depuis le 13 mars 1987 – dans l'attente du verdict de la DRIR, puis d'une nouvelle autorisation préfectorale. Ce ne fut pas le cas.

Bien au contraire : divers produits présentés dans la demande d'autorisation en cours d'instruction étaient déjà stockés sur les lieux du sinistre. Pire, les travaux de modification du site allaient bon train, notamment la création « clandestine » d'une nouvelle pomperie. Et aucune déclaration préalable – obligatoire – n'avait été faite. Cette pomperie ne figurait même pas dans le second dossier soumis à la DRIR. Or, d'après les premières auditions des témoins, c'est précisément lors d'une manutention occasionnée par ces travaux (déplacement d'un câble électrique d'alimentation de postes à souder) qu'un premier « jet de flammes » s'est produit, amorçant la série d'explosions que l'on sait...

Les enquêteurs – décidément zélés – ont également découvert deux autres infractions notables liées à ces travaux et « *qui ont probablement contribué à la progression de l'incendie* » : l'une des deux cuvettes de rétention (là où sont placés les bacs de stockage) impliquées dans le sinistre avait été démontée sur près de vingt mètres pour permettre le passage d'engins de manutention, tandis que l'autre avait été perforée pour assurer la liaison avec la future pomperie.

Selon le rapport, « *le démontage du mur formant la cuvette n° 1 aurait certainement entraîné une extension encore plus importante du sinistre (notamment en direction des établissements Vaissière qui stockent des produits chimiques) si la rupture de la robe du bac 15 s'était produite lors de l'incendie* ». Evidemment, le côtoiement de différents sites de stockage, maintes fois dénoncé dans le « *couloir de la chimie* », rend cette extension plus facile...

La nappe phréatique touchée

Deux hommes ont peut-être payé de leur vie ces manquements à la sécurité. Sans compter les atteintes à l'environnement, en particulier la nappe phréatique touchée par les hydrocarbures. A l'heure qu'il est, l'enquête et les expertises diligentées par la DRIR Rhône-Alpes se poursuivent ; l'issue judiciaire de cet accident en dépend. Il s'agit de mettre en évidence le rôle des additifs dans la rapidité d'extension de ce sinistre, assez inhabituelle pour un feu d'hydrocarbures.

Les nombreuses irrégularités constatées illustrent, en tout cas, le peu de poids dissuasif d'une législation qui, pour aussi bonne qu'elle soit, manque cruellement de « vigiles » chargés de veiller à sa stricte application. Cinq cents inspecteurs des installations classées pour cinquante mille établissements soumis à autorisation, le calcul est rapide... Et quand on sait que ces fonctionnaires, qui dépendent à la fois du ministère de l'Environnement et de celui de l'Industrie (c'est compatible, ça ?), ne sont que partiellement affectés au contrôle de ces établissements, on imagine la marge de manœuvre laissée aux industriels.

François Pithon

« Robin des bois », association écologiste, en publiera l'essentiel dans quelques jours, au sein d'un dossier consacré au transport et au stockage des matières dangereuses.

EDOUARD HERRIOT : LA SHELL JOUAIT AVEC LE FEU

Selon un rapport de la direction régionale de l'Industrie, les installations qui ont pris feu le 2 juin 1987 sur le port, étaient exploitées sans autorisation par la Shell. En outre des travaux illicites auraient été faits dans des conditions de sécurité insuffisantes.

Le gigantesque incendie qui a ravagé, le 2 juin 1987, le depôt Shell du port Edouard Herriot (deux morts et 8 blessés dont deux graves), n'aurait peut-être pas eu lieu, ou du moins, n'aurait pas connu une telle ampleur, si la Shell avait respecté la législation sur les installations classées (loi du 1er juillet 1976). C'est en tout cas ce qui ressort de la première mouture de l'enquête administrative réalisée, un mois aprés le sinistre, par les ingénieurs de la DRIR (Direction régionale de l'industrie et de la recherche).

Un rapport d'une vingtaine de pages qui, pour n'être que « provisoire », n'en n'est pas moins accablant pour les responsables de la Shell : non seulement les installations à l'origine du sinistre (une unité de mélange de liquides inflammables) fonctionnaient sans autorisation, mais la compagnie pétrolière s'était lancée dans des travaux d'extension du dépôt sans en avertir au préalable - comme elle était tenue de le faire - les autorités de tutelle, en l'occurence la DRIR et le préfet de région. Last but not least, l'enquête administrative révèle que certaines règles élémentaires de sécurité concernant notamment les « feux nus » en zone de stokage d'hydrocarbures, n'auraient pas été respectées. Et pour couronner le tout, les moyens de lutte contre les incendies, dont disposait le dépôt, se sont révélés être insuffisant pour enrayer le sinistre.

Selon ce rapport d'enquête, qui n'a pas encore été communiqué au juge d'instruction chargé de l'affaire, la chronologie des faits ayant abouti à la violation par la Shell de la législation sur les installations classés est la suivante : le 5 août 1985, la Shell sollicite une autorisation temporaire pour exploiter une unité de mélange de produits inflammables afin d'évaluer les potentialités du marché en matière d'additifs. Un arrêté préfectoral, en date du 12 mars 1986, l'accorde pour une durée de six mois. Cette première expérimentation s'avère concluante.

Du coup, la Shell demande, dès le 6 août 1986, le renouvellement de son autorisation temporaire pour une nouvelle durée de 6 mois. Un nouveau feu vert lui est accordé jusqu'au 12 mars 1987. Dans la foulée, la Shell demande en décembre 1986 une autorisation en vue d'effectuer des modifications substantielles de son dépôt, afin de se lancer dans la fabrication industrielle de ces fameux additifs qui permettent d'accroître les performances du supercarburant. Dans un premier temps, la DRIR prie la Shell de revoir sa copie, le dossier étant incomplet, notamment pour ce qui concerne l'etude des dangers. Finalement, dans un avis en date du 1er juin 1987, la DRIR décide de soumettre le dossier à une enquête approfondie.

Conclusions des ingénieurs de la DRIR : « lors du sinistre, les installations de préparation d'additifs pour carburant **n'étaient plus autorisées** » (souligné dans le texte). A la date du sinistre (2 juin 1987), l'autorisation provisoire était en effet caduque depuis trois mois, sans que la seconde demande ait encore abouti. De plus, l'enquête a montré que « d'importants travaux de modifications dans le lieu du sinistre (création d'une nouvelle pompérie) étaient en cours sans qu'ils soient inclus dans la demande d'autorisation en cours d'instruction et sans qu'ils aient fait l'objet de la déclaration préalable prévue ». Par ailleurs, les témoignages recueillis par les enquêteurs auprès du personnel de la Shell « font apparaître que d'autres réservoirs étaient affectés à la fabrication des additifs lors de l'accident ». Vraisemblablement pressée de procéder à une reconversion du site en vue de la fabrication des fameux additifs, la Shell n'aurait tout simplement pas attendu d'avoir le feu vert officiel pour se lancer dans les travaux.

L'enquête administrative n'en conclut pas que la précipitation est directement à l'origine du sinistre, laissant au juge d'instruction le soin de trancher (voir ci-dessous). Néanmoins, le rapport met en lumière de manière explicite le lien possible entre le déclenchement de la catastrophe et la légèreté avec laquelle s'effectuaient, semble-t-il, les travaux. Après avoir rappelé que « les circonstances de l'accident ne sont pour l'instant que très imparfaitement établies », les enquêteurs notent qu'« il semble bien, au stade actuel de l'enquête, mais cela reste à confirmer, que la pratique d'exception était la règle sur le chantier et que de très nombreuses opérations entraînant des « feux nus » étaient réalisées depuis quelques semaines dans le dépôt en service ». Les auditions auxquelles ont procédé les services de police judiciaire et les experts ont par ailleurs établi qu'au moment de l'accident « une équipe de la Société nouvelle industrie générale (SNIG) était en train de déplacer le cable électrique de jonction entre la génératrice et le poste électrique de distribution sur lequel venaient se brancher les différents postes de soudure à l'arc ». Ce sont précisément ces travaux - qui n'auraient normalement pas dû avoir lieu - qui seraient, directement, à l'origine de la catastrophe. Pire, afin de faciliter le passage d'engins de manutention, le mur de béton formant la cuvette de rétention de deux bacs de stockage avait été démonté sur plus de 20 mètres et des orifices avaient été percés dans d'autres murs pour y faire passer la tuyauterie de la pomperie en cours de construction. Or, les enquêteurs, qui ont relevé au moins quatre infractions à la législation sur les installations classées, susceptibles de faire l'objet de poursuites judiciaires, estiment que ces pratiques « ont très probablement contribué à la progression de l'incendie vers le Sud ».

Malgré tout celà, la Shell procédait une semaine plus tard, le 11 juin au matin, à « des opérations de dégazage sans une surveillance permanente et sans moyens de protection à proximité, capables de maîtriser rapidement un éventuel incendie... ».

Bruno MARION

Des experts sur un dossier brulant

Parallèlement à l'enquête administrative, l'information judiciaire confiée au juge Dominique Bayet a été ouverte sous le chef d'homicide involontaire et blessures involontaires. Deux experts près la cour d'appel de Lyon ont été désignés par le juge d'instruction : Roger Grollier-Baron, expert en hydrocarbures et Roger Ouziel, ingénieur, expert en gaz, asphyxies et explosions. Leur mission initiale était de reconstituer la genèse des faits. Mais la complexité du dossier a amené le juge d'instruction à ordonner des compléments d'expertises et, sur la demande des experts, à désigner des « sapiteurs » (spécialistes de disciplines voisines, chargés d'assister les deux praticiens).

Cette équipe de scientifiques a dressé dans un premier temps « un arbre des causes », éliminant au fur et à mesure de leurs recherches, les causes qui n'ont pas pu provoquer le sinistre. Elle devra ensuite déterminer si la responsabilité pénale de Shell est engagée.

Les infractions aux sites classés relevées dans le rapport des ingénieurs de la Direction régionale de l'industrie et de la recherche (voir ci-dessus) devraient aboutir à l'ouverture d'une information qui sera vraisemblablement jointe au premier dossier puisque, selon le code de procédure pénale, les faits présentent « une connexité ». Le juge Bayet n'est pas encore saisi pour ces infractions.(M.D.)

GLASNOST. L'association écologique « Robin des bois », à l'origine de la divulgation dans la presse du rapport d'enquête de la DRIR sur l'incendie du port Edouard Herriot (voir Lyon-Libération des 22 et 23 avril), s'insurge contre les propos du directeur de la Shell qualifiant de « faute grave » la publication de cette enquête administrative. « Il s'agissait au contraire pour nous d'une pirorité et d'une urgence », estime l'association qui rappelle « qu'il y a autour de Lyon 15 autres cites industriels dangereux auxquels s'applique la directive Seveso ».

Libération

22 avril 1988

"... L'association est une convention par laquelle deux ou plusieurs personnes mettent en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leurs activités dans un but autre que de partager des bénéfices..."

Introduction à la Loi de 1901 sur la liberté d'association

Katia KANAS

L'information du public

En matière de risques industriels, si le but de l'information est certes le respect des principes de la démocratie, il s'agit aussi de parvenir à une maîtrise des risques depuis leur choix initial jusqu'à leur gestion lorsque l'accident est arrivé. Mais, du fait du décalage entre le risque lui-même et sa perception par le public, l'information, tant en amont qu'en aval de l'accident, reste un casse-tête pour les industriels et les pouvoirs publics.

En fait, l'expérience, depuis Seveso en 1976, jusqu'à Tchernobyl (an 02), en 1988, indique malheureusement que d'une manière générale, les industriels répugnent à donner au monde extérieur — de l'autre côté des clôtures de l'usine — une véritable information.

L'article 8 de la directive concernant les risques d'accidents majeurs de certaines activités industrielles, dite : "directive Seveso du 24 juin 1982", dispose que : « les Etats membres veillent à ce que les personnes susceptibles d'être affectées par un accident majeur provenant d'une activité industrielle, soient informées sur les mesures de sécurité et sur le comportement à adopter en cas d'accident. » En France, le plan Orsec, risques technologiques, élaboré en 1985, vient renforcer la directive Seveso, appliquée sur le territoire national à travers la législation des installations classées, en stipulant que « l'application des mesures à prendre en cas d'accident sera convenablement préparée par une information de la population, par exemple, par la diffusion de plaquettes d'informations constituant des consignes de sécurité. » Or, sur 325 établissements français soumis à la directive Seveso, une petite vingtaine seulement a diffusé à ce jour une plaquette. Celle-ci se contente généralement de demander aux gens de rentrer chez eux, de fermer les fenêtres et de mettre un mouchoir mouillé sur le nez en cas d'alerte. Un exercice effectué sur la plate-forme chimique de Carling, en Moselle, a montré que la population fait exactement le contraire : les gens sont sortis dans la rue pour entendre les consignes diffusées par les haut-parleurs installés sur les toits de voitures. Qu'auriez-vous faire à leur place ? Selon un ingénieur des Mines du ministère de l'Environnement, un accident réel aurait ainsi causé des milliers de morts.

Il faut ici mettre en garde l'honorable citoyen français : pour l'information comme pour le contrôle des risques industriels qui lui sont imposés, il dépend, d'une part, d'un Etat qui, au nom d'une logique économique, fait toujours passer les intérêts industriels avant ceux des écosystèmes et, d'autre part, de la vigilance de quelques associations animées par des bénévoles.

Les représentants de l'Etat en matière de risques industriels sont les 500 inspecteurs des installations classées qui, ballotés entre les instructions du ministère de l'Industrie et celles du ministère de l'Environnement, sont chargés de réglementer et de contrôler... 500.000 établissements recensés. A noter que l'entrepôt d'engrais qui a flambé à Nantes le 29 octobre 1987 et qui abritait 850 tonnes de nitrate d'ammonium, hautement explosif, ne figurait pas au registre des installations classées du département. Or, cette "aimable plaisanterie" a contraint les autorités à évacuer 25.000 personnes !

Pierre Rollet, dans un récent éditorial de la revue **"Truite, ombre, saumon"**, déclare très justement que si « la politique qui consiste à vouloir moins d'Etat pour faire une place plus grande à l'initiative privée est sans doute propre à donner plus de vigueur à l'économie, elle ne peut s'appliquer en aucun cas dans des domaines comme la Justice, la Défense nationale ou l'Environnement. »

C'est dans ce contexte difficile que les associations de protection de l'environnement ont la lourde tâche d'informer, de sensibiliser et de responsabiliser l'opinion publique. Une première étape consiste à lutter contre la rétention d'information traditionnellement pratiquée par les administrations qui, au sein des préfectures et des grands groupes industriels, ont le sentiment qu'elles n'ont pas pour mission d'informer le public. Les associations ont tout à fait le droit de consulter et même de recevoir à leur siège les arrêtés préfectoraux réglementant les installations classées et les résultats de mesure qui montrent si ces arrêtés sont respectés. Celles qui le font déjà savent qu'il faut souvent relancer les services préfectoraux, et parfois même saisir la Commission d'Accès aux Documents Administratifs pour obtenir d'elle un avis favorable. Mais elles savent aussi que ces documents permettent de connaître, entre autres, les quantités et la nature des rejets autorisés et réellement effectués dans l'environnement, les mesures de sécurité et les plans d'intervention face aux risques technologiques. Elles doivent ensuite traduire ces informations rébarbatives dans un language compréhensible pour tous, en prenant garde de ne pas les dénaturer.

C'est souvent en matière de transports que les écologistes ont pu faire preuve de leur vigilance et de leur compétence en tant que "informateurs" sur les risques industriels. Car c'est à cette étape que les produits "n'appartiennent à personne" et qu'ils se trouvent dans un environnement qui leur est étranger. Ce sont les écologistes qui ont révélé la présence d'hexafluorure d'uranium à bord du *Mont Louis*, cargo roulier naufragé en 1984 au large d'Ostende, encore eux qui ont dénoncé la disparition d'un camion chargé de quarante et un fûts de dioxine de Seveso en 1983. Ces révélations "d'incidents de parcours" ont largement contribué, avant Bhopal et Tchernobyl, à faire prendre conscience à l'opinion publique de l'existence même des risques industriels.

Il reste que face à l'inéluctable montée des périls et des accidents à venir, les associations, les fonctionnaires, les cellules de communications des industriels et les journalistes doivent apprendre à s'écouter, à échanger leurs informations et à se respecter. Si possible avant la catastrophe ! Les populations, le patrimoine naturel et l'image de marque des différents partenaires y gagneront toujours.

Katia KANAS
Association Robin des Bois

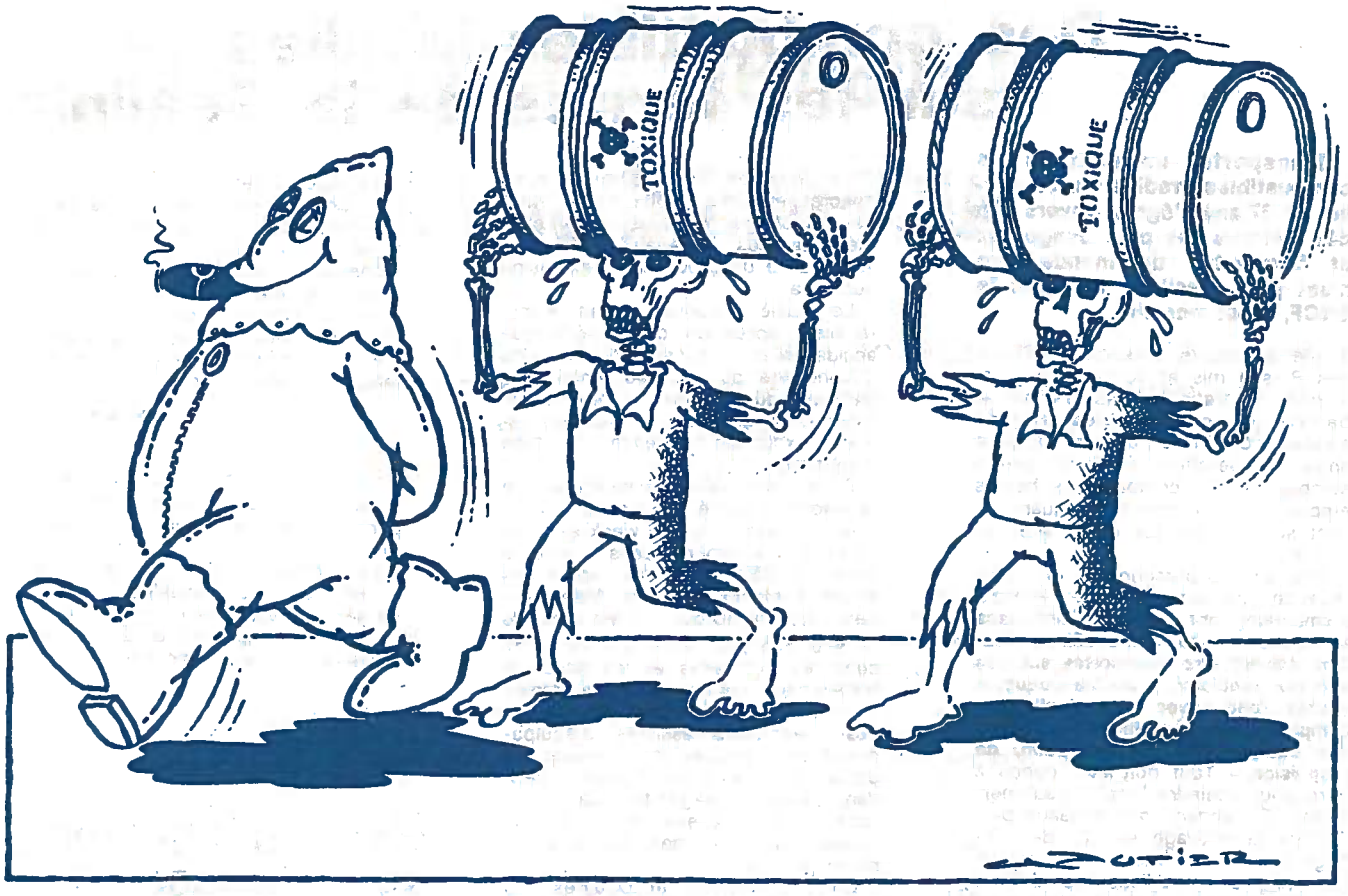
Association Robin des Bois,
15, rue Ferdinand-Duval, 75004 Paris. Tél. : (1) 48 04 09 36.

ROBIN DES BOIS

ROBIN DES BOIS
est ouvert 7 jours sur 7, de 11 h à 20 heures
15, rue Ferdinand-Duval - 75004 PARIS - ☎ 48.04.09.36
(métro Saint-Paul - Le Marais)
les vêtements recyclés - le kiosque alternatif
les papiers recyclés - le jojoba - l'ivoire végétal

le marin
27 mai 1988

Le « Zanoobia » devant Carrare
« Pas dans mon jardin »



Le rouiller syrien « Zanoobia » s'est imposé depuis un mois dans la rade de Carrare. Jusqu'alors, ce port était plus connu pour son marbre dont Michel Ange lui-même venait choisir les veines les plus blanches. A bord du « Zanoobia », il y a 10 500 fûts, autant de boîtes cabossées d'un Pandore chimique qui font peur et qui avant d'y revenir en mai 1988 ont quitté Carrare en février 1987. Le « Zanoobia » et ses hommes sont interdits de quai.

Carrare, Djibouti, Puerto Cabello au Venezuela, Cagliari en Sardaigne, Tartous en Syrie, Salonique, Carrare : le tour du monde en 450 jours pour 2 100 tonnes de déchets de l'industrie chimique européenne retenus à la case départ : outre les Italiens et les anonymes, certains fûts porteraient des inscriptions en allemand et en espagnol. Les victoires des groupes de pression qui suscitent l'interdiction de l'incinération en mer, de l'immersion de déchets, de l'usage des transformateurs à pyralène ont des lendemains qui déchantent et sont co-responsables de la dérive des déchets vers le Tiers Monde ou des pays de l'Est. Car d'autres groupes de pression ou les mêmes sont hostiles à l'incinération sur terre, au stockage contrôlé, aux unités de décontamination des transformateurs à pyralène. Le déchet, sous-produit fatal de la société post-industrielle est victime d'un rejet collectif. Les experts américains, pour qualifier le syndrome de refus de gestion des déchets toxiques en vigueur en Europe, aux Etats-Unis et en Union soviétique parlent de l'effet Nimby (not in my backyard : pas dans mon jardin).

Aussi, des petits malins, orfèvres en import-export et doubles de géologues-baroudeurs entrent en scène et la pièce n'est pas belle. Depuis le début de la décennie, les règles d'un nouveau jeu Nord-Sud se sont mises en place comme en témoignent ces extraits de lettres écrites en 1983 : **« faisant suite à nos diverses conversations et correspondances, notre société s'engage à importer de Hollande 600 transformateurs usagés en vue de la récupération de leurs composants. Notre société est équipée en hommes et en matériel pour ce genre d'activité (...).** (Lettre adressée à un récupérateur hollandais et signée par l'administrateur d'un comptoir de Casablanca).

« Nous avons l'honneur de vous confirmer que les pays suivants sont intéressés et habilités à recevoir différentes catégories de déchets. Pour commencer, les livraisons pourraient atteindre 100 000 tonnes par an. Les pays concernés sont le Niger, le Togo, le Nibéria, la Mauritanie (...) » (lettre adressée à un négociant européen émanant d'une société établie dans les Antilles néerlandaises et dirigée par une personnalité au nom typiquement français).

Après le rodéo des 41 fûts de Seveso, la Communauté européenne a adopté une directive sur le transfert transfrontalier des déchets dangereux. Un mois au moins avant le transport, l'expéditeur doit envoyer aux autorités des pays exportateurs et importateurs, un bordereau détaillé sur la composition, l'origine des déchets, l'identité du producteur. Cette directive n'est pas encore appliquée en Europe. Si elle l'était, l'Italie aurait pu faire l'inventaire en 4 heures de la cargaison du « Zanoobia ». Elle n'y est pas précisément parvenue en 4 semaines. Le Parlement européen a adopté le jeudi 19 mai une résolution condamnant **« les exportations massives de déchets dangereux vers les pays en voie de développement »**. Outre que la qualification de **« massive »** prête à confusion, il faut souligner que cette résolution du Parlement européen, quoique unanime, reste un vœu pieux.

En attendant, le « Zanoobia » mouille toujours devant Carrare, face à l'Italie relativement silencieuse. Quatre des membres de l'équipage sont hospitalisés pour des troubles rénaux, cutanés, gastriques et respiratoires. Ceux qui ne sont pas assez malades pour bénéficier de la clause de débarquement sont consignés à bord. Les ministères de l'Industrie, de l'Intérieur, de la Santé, les administrations régionales multiplient les enquêtes parallèles et divergentes. Le débarquement des fûts pose plus un problème politique et psychologique que technique. Quant à leur gestion, elle n'est pas sans problème. Il semble que l'incinérateur de la Montedison dans la ville voisine de Massa n'ait pas toutes les spécifications requises. En France, la seule usine d'incinération qualifiée est située à Saint-Vulbas dans l'Ain. Elle est sursaturée.

Jacky BONNEMAINS

le marin
25 mars 1988

Entre Dunkerque et Douvres... C'est possible

Des combustibles irradiés sur les ferries de la Sealink

Transporter un château de combustibles irradiés sur un rouller de 37 ans d'âge à travers l'un des détroits les plus dangereux et fréquentés du monde : ce n'est pas possible ! Si, avec la SNCF, c'est possible.

Une action de l'association Robin des Bois a mis en lumière, le jeudi 17 mars, un trafic multimodal (train + bateau) de combustibles irradiés suisses à destination du site nucléaire anglais de Sellafield, via Dunkerque. Il semble que les combustibles belges empruntent la même trajet quand ils vont se faire stocker et retraiter en Angleterre.

Pourtant, les prescriptions de l'AIEA (Agence internationale de l'énergie atomatique) sont, en ce domaine, sans ambiguité : « **Les combustibles irradiés doivent être transportés sur des bateaux spéciaux, à double coque, à double fond, avec une duplication complète des compartiments machine, des équipements de navigation, de propulsion.** » Tout doit être conçu à bord pour atteindre l'état d'insubmersibilité. Cependant, des anneaux permettant le relevage en cas de naufrage doivent être intégrés à la coque. Les cargaisons radioactives doivent être isolées des locaux d'habitation ou de travail par des écrans protecteurs de béton ou d'eau. Des matelots au capitaine, les équipages doivent suivre des stages de formation et d'information normalement dispensés par le CEA (Commissariat à l'énergie atomique). Les cales doivent être équipées de détecteurs instantanés de radioactivité et de dispositifs servant à saisir et à immobiliser le château de combustibles irradiés.

Un " Tchernobyl " roulant

Il est vrai que ce type de transport, en l'occurrence confiné dans un château Excellox NTL 11, est le plus dangereux des sous-produits de l'industrie nucléaire. Après la fission dans le cœur du réacteur, les assemblages sont déposés, refroidis pendant un an dans une piscine attenant au réacteur, puis rassemblés dans un " château " et dirigés vers un centre de stockage provisoire et de retraitement. Avec 2 à 4 châteaux comme celui qui est en souffrance sur le port de Dunkerque, on obtient, selon les estimations moyennes, la somme des éléments radioacitfs à vie longue dégagés par l'accident de Tchernobyl. Dans ce cas précis, la cargaison est d'autant plus radiotoxique que les réacteurs nucléaires de Beznau utilisent de manière expérimentale un combustible mixte (MOX) d'uranium et de plutonium. Selon Michel Labrousse, ingénieur de Transnucléaire, il y a deux risques majeurs en cours de stockage ou de transport :

– l'apparition d'un état de criticité ;
– une rupture de confinement et le relâchement dans l'atmosphère de la radioactivité.

Le premier risque pourrait se concrétiser après modification à l'intérieur du château de la disposition géométrique des matériaux fissiles et aboutirait à un processus d'explosion nucléaire.

Le deuxième risque pourrait se matérialiser après un choc mécanique accidentel ou terroriste ou une perte d'étanchéité de joint ou, enfin, une anomalie du système de refroidissement. On aboutirait alors à un processus d'excursion nucléaire, du type Tchernobyl.

Il n'est pas inutile de souligner que le wagon a quitté le 11 mars la centrale de Beznau, que le week-end des 12 et 13, il a séjourné dans la gare de triage de Bâle et qu'enfin, après des arrêts à Mulhouse, Metz, Valenciennes, Lille, Hayebrouck, il est arrivé le 17 à Dunkerque. Alors que dans les centrales nucléaires et les sites de retraitement, les combustibles irradiés sont contrôlés en permanence par des thecniciens assistés d'équipemetns électroniques et robotiques redoutants, ils sont en revanche, pendant les longs voyages ferroviaires européens, livrés à eux-mêmes et à la fiabilité théorique des cylindres de plomb et d'acier.

Entre Dunkerque et Douvres, les châteaux suisses voyagent sur le **Saint-Germain**, ce vénérable vétéran de la flotte marchande tricolore. « **Il est à bout de souffle, mais il nous rend encore service** », dit-on au terminal Sealink, l'armement naval de la SNCF, à Dunkerque. Là, le wagon de combustibles irradiés est embarqué à la suite d'autres agons qui peuvent transporter des matières inflammables ou alimentaires. Les équipages et les dockers chargés du saisissage ne semblent pas avertis de l'extraordinaire spécificité des colis dissimulés sous la carène d'acier.

Les dockers à mains nues

A l'état normal, les châteaux Excellox NTL 11 dégagent, malgré les boucliers de plomb, des rayonnements neutronique et gamma. Leurs effets biologiques semblent, d'après les experts, devoir être beaucoup plus insidieux que prévu. La CIPR (Commission internationale de protection radiologique) attend l'aboutissement d'études complémentaires (d'ici 1 à 2 ans) pour définir de nouvelles règles d'exposition beaucoup plus rigoureuses. En attendant, les dockers continuent à travailler à mains nues. Le NUS (National Union of Seamen) refuse de transporter ce type de colis sur ce type de bateau. C'est pourquoi le groupe Transnucléaire (1) et ses filiales, qui se targuent pourtant de sélectionner les modes de transport les plus modernes et les plus fiables, se sont rabattus sur l'armement naval de la SNCF dont les syndicats, pourtant conscients des risques, ferment jusqu'alors les yeux.

La sécurité des transports de matières dangereuses étant, dans le cadre d'Eurotunnel, entourée d'un flou artistique et vaporeux, les marins du Transmanche pourraient, dans ce domaine, se délimiter un créneau réservé, à condition de se fixer dès maintenant des objectifs de qualité, et d'exiger des informations... et des bateaux spécialement conçus.

Jacky BONNEMAINS.

(1) Le groupe Transnucléaire, établi à Paris, a le quasi monopole du transport international de matières nucléaires.

La société sœur de Transnucléaire en RFA est la Transnuklear qui vient de se voir retirer sa licence au motif " qu'elle est impliquée dans un trafic illicite de déchets radioactifs "

Meeting-happening sur la passerelle

Informé à la fois par le Green party de Londres et des sources syndicales anglaises, les militants de Robin des Bois, auxquels s'étaient joints des membres de Robin Wood d'Allemagne et de Luxembourg, ont barré l'accès à la nouvelle paserelle du terminal ferry de Dunkerque, en mettant leur bus en travers des voies ferrées alors que le **Saint-Éloi** était en train de faire sa manœuvre d'arrivée et que le château radioactif devait être embarqué 2 heures plus tard sur le **Saint-Germain**. Lors d'un " meeting-happening " sur la passerelle, des lettres ouvertes ont été distribuées aux marins et dockers, les invitant à « **ne plus faire du pavillon français le pavillon de complaisance du nucléaire.** »

Un message a en outre été adressé à Ambroise Guellec, lui demandant « **d'interdire l'arrêté immédiat et définitif des transbordements de déchets nucléaires de haute activité sur les roullers de l'armement naval de la SNCF.** »

Deux heures après, un Clark de la Sealink, manié par un docker, délogeait le bus de l'association écologique. En contrepartie de cette intervntion normalement dévolue aux forces de police, le délégué CGT avait exigé qu'aucun militant de Robin des Bois ne soit interpellé par la police des airs et des frontières. Une fois le **Saint-Éloi** déchargé, la grève Transmanche prenait immédiatement le relais. Le château radioactif avait une nouvelle raison d'être bloqué.

Un conteneur qui pèche par radioactivité dans le port de Dunkerque

Libération
1er avril 1988

Alors que les risques d'action terroriste par le nucléaire augmentent, un chargement de combustible au plutonium venu de Suisse et à destination de l'Angleterre est bloqué à Dunkerque par la grève. Or, il n'a pas toujours bénéficié des mesures de sécurité indispensables.

Il est beau sous le soleil, blanc comme une cabane bien propre, au milieu de plus de cinq cents wagons couleur rouille ou gris. Voilà maintenant plus de quinze jours, depuis le 17mars dernier très exactement qu'il attend, sur le port dit « rapide » de Dunkerque, comme nous l'a confirmé hier le commandant Larrieu du port autonome. Bloqué pour cause de grève. Dans une attente tranquille, et c'est heureux. Parce que ce conteneur-là n'est pas banal : à l'intérieur est enfermé un mélange d'oxydes d'uranium et de plutonium, un nouveau type de combustible destiné aux centrales nucléaires civiles, baptisé Mox (mixed oxides). Un combustible d'un maniement beaucoup plus délicat que le traditionnel combustible à uranium enrichi (voir encadré). Et ce, parce que le plutonium est plus « nerveux » que l'uranium : en clair, les risques d'explosion nucléaire — les risques de « criticité » en jargon de spécialiste — sont beaucoup plus importants, comme le soulignent les physiciens nucléaires du GSIEN (groupement des scientifiques pour l'information sur l'énergie nucléaire).

Un conteneur de ce type de produits, de « matières radioactives de 1ère catégorie », potentiellement très dangereux, doit être entouré d'infinies précautions. « Ne pas s'approcher sans nécessité, nicht unnötig nähern » signale son bordereau d'accompagnement, agrémenté du traditionnel petit sigle symbolisant la radioactivité. Un tel conteneur devrait être étroitement surveillé en permanence. Ce n'est pas toujours le cas.

Le 17mars à 10h du matin, l'association Robin-des-Bois, association de protection de l'homme et de l'environnement, anti-nucléaire et en particulier opposée au transport de ce type de combustibles a décidé de faire « un coup ». En commando pacifique, sept militants (cinq Français, une Allemande et une Luxembourgeoise) se sont introduits sur le port et ont commencé par bloquer les voies ferrées avec leur mini-bus, déployant une large banderole « Interdit aux déchets nucléaires » pour sensibiliser les marins à leurs revendications. La Police des Airs et des Frontières les a évacués, et la SNCF a fait savoir par communiqué que le conteneur était surveillé en permanence. Les militants sont alors allés déjeuner puis ont décidé de revenir sur le port. « A notre propre stupéfaction », raconte Jacky Bonnemains de Robin-des-Bois, « nous avons pu tranquillement nous approcher du conteneur et le peinturlurer ».

A tout prendre, c'est cette action silencieuse qui, pour nous, a le plus d'impact. « Il n'y avait personne sur la gare de triage ». Inquiétant. Par chance, l'association Robin-des-Bois, qui affectionne les coups d'éclat (1), n'est pas un groupe terroriste. Les militants se sont contentés de marquer leur désapprobation du nucléaire par des graffitis vert fluo.

Mais leur action oblige à aller beaucoup plus loin, à s'interroger sur la menace du terrorisme nucléaire. Si une association comme la leur, bien informée, a su dénicher un tel conteneur, d'autres en sont capables aussi. Longtemps, une telle menace n'a été considérée que comme un scénario-catastrophe sorti de l'imagination de cerveaux paranoïaques. Aujourd'hui, ce n'est pas un hasard, un film à large diffusion comme le tout récent « Frantic » de Roman Polanski base toute son intrigue sur le détournement d'un détonateur nucléaire miniaturisé.

« La probabilité des actes de terrorisme nucléaire est faible mais elle augmente », nous disait il y a un an et demi lors d'une réunion à l'AIEA (Agence internationale de l'énergie atomique) à Vienne, l'Américain Paul Leventhal, directeur délégué du « Groupe international pour la prévention du terrorisme nucléaire » (voir « Libération » 27-28/9/1986). Et ce, en raison de l'augmentation régulière des quantités de plutonium produites dans les centrales nucléaires (1 400 tonnes en l'an 2000, sachant que 10 kilos de plutonium suffisent à faire une bombe). Donc augmentation du nombre de convois, par camion, par train, par bateau, transportant ces matériaux sensibles, notamment entre centrales nucléaires et lieux de retraitement. Avec possibilités accrues de détournement. Pire, le combustible Mox, ici impliqué, est un facteur de prolifération encore plus efficace que l'uranium enrichi traditionnel. Si l'extraction du plutonium à partir des combustibles irradiés « classiques » est une opération compliquée — c'est le retraitement pratiqué à l'usine de La Hague —, l'extraction du plutonium de Mox (mélange d'oxydes de plutonium et uranium) est plus facile, à la portée d'un groupe terroriste, estiment certains experts. Pour l'instant, une seule centrale en France, celle de Saint-Laurent B1 contient du Mox : « les opérations de rechargement ont eu lieu du 9 au 14novembre 1987 (...). La tranche fonctionne depuis avec le premier cœur utilisant ce combustible Mox à l'échelle industrielle », expliquent « Les Nouvelles du nucléaire », lettre internationale éditée par Alsthom, CEA, Cogema, EDF et Framatome.

En l'occurrence, le conteneur de déchets de Mox en attente à Dunkerque provient, lui, d'une centrale suisse. Il a circulé sous l'égide de la société NTL (nuclear transport limited) de la gare de Dottingen (Suisse) à celle de Dunkerque, via Bale, Mulhouse, Colmar, Hagondange, Lille, Hazebrouck. Avec pour direction finale, l'usine de retraitement britannique de Sellafield. Ce transport à lui seul pose de nombreux problèmes.

D'abord, celui de la protection des conducteurs et de tous ceux qui approchent les conteneurs. Une enquête faite au Japon par des scientifiques de l'université de Kyoto (2), a ainsi révélé que des flux de neutrons (particules dangereuses pour le corps humain) beaucoup plus importants que prévus s'échappaient des conteneurs (type Excellox) de matières radioactives, livrant des doses plus intenses que celles autorisées par les règlements. Le problème est clair : il faut que tous ceux qui ont à approcher les conteneurs soient clairement avertis des précautions à prendre. Ce qui n'a rien d'évident. Même si, selon les recommandations de l'AIEA (Agence internationale pour l'énergie atomique), il faut des marquages spéciaux pour chaque type d'emballage, de fait -et cela nous a été confirmé par des cheminots- de nombreux travailleurs approchent des matières dangereuses sans bien savoir à quoi ils sont exactement exposés. (3)

Même chose pour les marins. A ce sujet, il faut remarquer que les marins britanniques, en particulier le syndicat « National Union of Seamen » a clairement pris position contre le transport des déchets radioactifs. Ce que n'ont pas fait les syndicats français. Ainsi, écrit un représentant du NUS « bien que nous ayons de bonnes relations de travail avec les deux centrales syndicales CGT et CFDT, ils ne partagent pas (et c'est dommage) l'opposition du NUS au transport des déchets radioactifs ».

Il semble bien, en la matière, que le manque d'information aboutisse à des situations particulièrement critiquables. Ainsi, assurent les brochures officielles, par exemple de la Cogema « par mer, on utilise des bâtiments spécialement conçus à cet usage. Dotés de doubles coques, ces navires sont pratiquement insubmersibles ». Les bateaux de ce type existent, notamment le Sygin, construit par les Ateliers et chantiers du Havre en vue de transporter en France les combustibles irradiés suédois pour retraitement à La Hague. Or, comme nous l'a confirmé le Commandant Larrieu, le conteneur de Dunkerque aurait dû (s'il n'avait été coincé par la grève), et devrait ultérieurement (à la fin de la grève) être embarqué à bord d'un des plus vieux rouliers de l'armement naval de la SNCF, 37ans d'âge, le Saint-Germain (ou peut-être le Saint-Eloi).

A l'heure d'une banalisation du nucléaire, à l'aube d'une utilisation accrue du combustible Mox, toutes les conditions sont loin d'être réunies pour assurer une parfaite sécurité.

Dominique LEGLU

(1) L'action la plus spectaculaire, reprise par les chaînes de télévision a été l'infiltration dans la centrale nucléaire de Cattenom, le 10 octobre 1986, et l'ascension d'une tour de refroidissement de la centrale de Cattenom.

(2) « Measurement of leakage neutrons from Excellox-type spent fuel casks during transportation », Research Reactor Institute et DFpartment of Nuclear engineering, Kyoto University.

(3) Voir notamment le rapport « Transports de matières dangereuses », rapport édité par la CFDT en septembre 1985.

le transport routier des matières dangereuses

avril 1988

La route représente environ 70 % du tonnage de matières dangereuses transporté par voie terrestre. Chaque année, les statistiques dénombrent en moyenne 238 accidents —soit près d'une vingtaine par mois —, dont 40 % sont directement imputables à une faute du chauffeur (contre 13,5 % seulement à une défaillance mécanique du véhicule). Il n'est donc pas illégitime de considérer la formation des conducteurs comme essentielle pour la prévention des risques liés au transport de ces matières.

UNE FORMATION TROP "SPÉCIFIQUE"...

C'est un arrêté du ministère des Transports, en date du 27 février 1979, qui a rendu obligatoire une formation spécifique pour le transport routier et fluvial des marchandises dangereuses. Celle-ci comporte un stage initial de quarante heures, en principe complété par vingt heures de recyclage tous les quatre ans. Néanmoins, elle est si "spécifique" qu'elle n'inclut pas la totalité des matières dangereuses : sont, en effet, tenus de posséder une attestation de formation, les seuls conducteurs transportant, soit des marchandises explosives ou radioactives sous emballage, soit des marchandises liquides, gazeuses ou solides à l'état fondu transportées en citerne.

Autrement dit, n'importe quel chauffeur routier, sans aucune préparation particulière, peut fort bien transporter plusieurs tonnes de cyanure de sodium en fûts comme s'il s'agissait de simples tomates ! La grande différence avec les tomates, c'est que le cyanure de sodium peut se transformer au contact de l'eau en un gaz très toxique, dont quelques milligrammes suffisent à provoquer une mort instantanée... L'exemple n'est pas forfuit : une telle cargaison s'est ainsi répandue sur la chaussée du tunnel de Fourvières, à Lyon, le 4 septembre 1984. Le chauffeur incriminé, un transporteur indépendant, avait multiplié les infractions : circulation sous tunnel (dans le cas de Fourvières, totalement interdite), absence de panneaux extérieurs de signalisation et de fiche descriptive du produit. Mais avait-il au moins une connaissance précise de la réglementation et du danger de sa cargaison ? Là est sans doute la vraie question.

S'il est vrai que "nul n'est censé ignorer la loi", la loi elle-même ferait bien de ne plus ignorer la formation de ces milliers de chauffeurs, appelés à convoyer des colis au contenu parfois aussi dangereux que celui d'une citerne.

LA FORMATION ..."LA PLUS PERFORMANTE D'EUROPE" !

L'accident brièvement évoqué ci-dessus montre, à l'évidence, qu'il ne pourra y avoir de prévention efficace tant que tous les conducteurs n'y seront pas réellement associés, à travers une formation adéquate et une information motivante.

On est d'ailleurs en droit de se demander si l'actuelle formation est à même de remplir cet objectif "qualitatif" : en effet, celle-ci n'est pas homologuée — donc contrôlée — par l'Etat, mais seulement dispensée par des organismes de professionnels agréés par lui ; or, est-il dans l'intérêt desdits professionnels, dans un contexte économique plutôt rude, de promouvoir une meilleure responsabilisation de leurs personnels ? Si d'aucuns doutent de la réponse, la voici, telle que publiée dans le préambule au rapport du Conseil Economique et Social sur le transport des matières dangereuses (1) : « Le groupe des entreprises privées ne peut accepter que la formation des conducteurs, qui est la plus ancienne, la plus performante et la plus exigeante d'Europe, assurée avec l'appui de la profession, soit remise en cause... »

Voilà qui illustre parfaitement les difficultés de dialogue évoquées dans l'article de Katia Kanas !

Si les pouvoirs publics ont, semble-t-il, quelques hésitations à braver les réticences des professionnels, prenons acte, toutefois, de leur volonté de mettre en place prochainement des tests de conduite et des tests psychotechniques, préalables à la formation spécifique au transport des matières dangereuses. S'ajoutant à la refonte du permis "poids lourds" prévue pour cette année, on veut espérer que ces timides améliorations porteront leurs fruits.

BEAUCOUP RESTE A FAIRE

Ces quelques aspects, "structurels", de la formation des conducteurs montrent que bon nombre d'entre eux ne sont pas assez préparés au transport de matières dangereuses. Plus largement, c'est l'insuffisance de formation et d'information de l'ensemble des personnels appelés à acheminer et manipuler des substances dangereuses qui est soulignée par les observateurs. En particulier, la formation ne saurait se limiter aux seuls conducteurs — routiers, cheminots ou marins. Un chiffre pour s'en convaincre : près de la moitié des accidents ne surviennent pas lors du transport lui-même, mais au cours des opérations de chargement et de déchargement. Or, force est de constater que les personnels de manutention, très exposés, ne bénéficient d'aucune formation adaptée aux risques qu'ils encourent. Il reste beaucoup à faire !

Parce que le risque technologique dépend pour partie de défaillances humaines, **la prévention ne peut se passer de la formation.** Quitte à susciter une remise en cause de certaines technologies : c'est ce qu'on appelle un "risque... démocratique majeur". Mais celui-là, il est très sain...

François PITHON

Journaliste (2)

(1) Ce rapport a été adopté par le C.E.S. le 29 octobre 1986, à l'unanimité des groupes représentés au Conseil... moins un. Devinez lequel !

(2) Auteur d'un dossier sur le transport des matières dangereuses (à paraître chez "Robin des Bois").

Sponsoring atomique Robin des Bois en procès

Le 20 mai à 14 heures, 3 membres de Robin des Bois seront jugés par le Tribunal de Versailles pour "dégradation de biens mobiliers". Traduction : ils avaient recouvert de peinture les inscriptions pro-nucléaires sur une des voitures du Paris-Dakar qui roulait pour La Hague-COGEMA, le 1er janvier dernier (cf NVA nº 111). La politique du CEA et du lobby nucléaire passe par une médiatisation à outrance : s'imposer par la force... et "proposer" (c'est dans les projets) des petites unités nucléaires aux pays du tiers-monde, histoire de contourner la saturation des pays industrialisés.

Pour soutenir Robin des Bois, assister au procès ou écrire au Président du Tribunal de Versailles, 6e chambre correctionnelle, 2, av. de l'Europe, 78000 Versailles.

Robin des Bois, 15 rue Ferdinand-Duval, 75004 Paris. Tél. 48.04.09.56.

(Non-Violence Actualité, mai 1988)

Procès du 20 mai, Versailles

Extrait des conclusions de la partie civile.

"... En outre, il convient également de faire remarquer que les prévenus manquent avec certitude d'information, car ils se sont en réalité attaqués à des sociétés qui, dans le domaine même du nucléaire, ont un rôle justement écologique puisqu'elles construisent les calcinateurs de vitrification des sous-produits de fission, appareils qui permettent de vitrifier les produits radioactifs et corrosifs liquides difficile à stocker..."

"... la société Mecatom à la suite du Paris-Dakar 1987 avait vu son chiffre d'affaires passer de 22.000.000 F à 35.000.000 F, soit une augmentation de 62 %..."

"... On peut donc affirmer que la dégradation de l'enseigne publicitaire sur la voiture nº 312 a fait perdre à Mecatom 2 % de la valeur de la précédente augmentation, soit environ 260.000 F..."

"... Les parties civiles réclament environ 500.000 F de dommages et intérêts..."

Le conducteur de la voiture, M. Francioli, "technicien supérieur à l'usine de La Hague, le plus grand chantier du monde", a témoigné à la barre et parlé des "vandales de Robin des Bois". La voiture 312 a été abandonnée dans le désert de Mauritanie.

le marin 1er AVRIL 1988

La Seine à Paris

Le « Paris-Dakar » des poissons

Au mois de février, le syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (S.I.A.A.P.) a lâché en Seine et en plein milieu de Paris, en face de la brigade fluviale, quelque 1 350 kg de poissons « blancs » : des carpes, des gardons, des rotengles et des tanches. Cette initiative visait à mettre en lumière la très lente amélioration de la qualité biologique des eaux de la Seine. En 1970, année de création du S.I.A.A.P., les flots de la capitale étaient un désert, aujourd'hui quelques poissons en survie guettés par quelques pêcheurs en eau trouble, tentent le rallye Vitry-sur-Seine - Colombes avec moins de chances encore d'arriver au but que n'en ont eu les voitures du Paris-Dakar.

S'il est incontestable que les poissons peuvent nager un certain temps dans la Seine, il est beaucoup moins sûr qu'ils puissent s'y nourrir et encore plus incertain qu'ils puissent s'y reproduire.

En revanche, vu le taux insuffisant d'oxygène dissous dans l'eau, ils peuvent être asphyxiés à tout instant. A cet égard, la carte quadrichromique de la qualité des cours d'eau en France établie, dans le cadre de l'année européenne de l'Environnement, par les six agences de Bassin, dont l'agence Seine-Normandie est, si l'on peut dire, très claire : la Seine en traversant Paris et en rejoignant son estuaire oscille, sans crier gare, au gré des émissaires industriels et des bouches d'égoûts entre l'orange soutenu : **« eau polluée, la survie du poisson peut être compromise »** et le rouge vif : **« eau quasiment inutilisable. Pas de poissons sauf épisodiquement »**. D'après cette radiographie de l'hydrographie nationale, il est indiscutable que la Seine, parmi les quatre grands fleuves français, pâtit le plus des pollutions urbaines et industrielles.

Dans leurs cours inférieurs, la Garonne, la Loire et même le Rhône, avec son couloir de la chimie et ses tranches de nucléaire, s'honorent longuement et parfois jusqu'à la mer d'un jaune tonique : **« eau de qualité moyenne où la reproduction de certains poissons peut être compromise »** et même d'un vert émeraude : **« eau de bonne qualité permettant une vie normale des poissons et la production d'eau potable par des traitements simples »**. Mais depuis Paris la Seine amont recueille les eaux usées et les déchets organiques d'environ 6 500 000 habitants et les rejets toxiques de 1 486 établissements industriels recensés dans les secteurs agro-alimentaire, métallurgie et chimie. La Seine aval entre Vernon et Le Havre recueille les eaux usées de 2 000 000 d'habitants et les rejets toxiques de 631 établissements industriels pris en compte.

Entre Paris et Vernon, la Seine reçoit les eaux sales de 5 000 000 d'habitants, sans compter les touristes.

Seulement 60 % de la population globale du bassin de la Seine sont raccordés aux stations d'épurations. Les autres rejets vont directement dans les milieux naturels. Entre Langres en amont duquel la Seine prend sa source et Le Havre, 2 900 stations d'épurations de collectivités locales sont aujourd'hui installées mais elles sont trop souvent en arrêt technique partiel ou global et leur fonctionnement en dent de scie rend impossible la réintroduction et le redéploiement harmonieux de la faune et de la flore aquatiques.

Un haut fonctionnaire du ministère de l'Environnement n'hésite pas à dire par exemple que **« la vague station d'épuration de la ville de Rouen a un rendement qui atteint, certains jours, 1 % »**. Quant aux rejets industriels, ils sont théoriquement épurés à 60 %. Un pêcheur de Paris a qui nous demandions s'il attrapait des poissons nous répondit : **« On attrape surtout la grippe »**. Si l'assainissement de la Seine et de ses affluents ne devient pas une priorité financière et technique, qu'attraperont les marins pêcheurs du Havre, d'Honfleur, de Trouville et de la baie de Seine d'ici à l'an 2000 ? Mises à part les mines.

Jacky BONNEMAINS

• Le Monde ● Samedi 5 mars 1988

M. Carignon demande l'ouverture d'une enquête après l'explosion meurtrière d'Ablon (Calvados)

Après l'explosion à l'usine d'Ablon (Calvados), le jeudi 3 mars, dont le bilan est de cinq morts et huit blessés, le ministre de l'environnement, M. Alain Carignon a demandé que l'inspection des poudres et explosifs du ministère de la défense procède à une enquête. *« Il semble,* déclare M. Carignon, dans un communiqué, *qu'un incident ait eu lieu lors de la mise en marche de la nouvelle machine d'ensachage »* ce qui *« expliquerait la présence d'un nombre anormal d'employés dans cet atelier »*.

L'explosion qui s'est produite dans un atelier d'encartouchage de dynamite est la troisième en trois ans à l'usine d'Ablon. L'an dernier, il n'y avait pas eu de victimes, mais le 12 mars 1985, une explosion avait fait trois morts. L'usine emploie cent trente-cinq personnes. Elle appartient à la société Nobel explosif France, filiale de la Société nationale des poudres et explosifs et du groupe chimique belge Geshem. Elle produit environ 20 tonnes d'explosifs par jour.

Après chacun des accidents, les mesures de sécurité avaient été renforcées. L'association écologique Robin des Bois dénonce dans un communiqué *« le laxisme de la réglementation »* en regrettant que *« les usines de fabrication d'explosifs, de poudre et de munitions, bien que extrêmement dangereuses, ne rentrent pas dans le champ d'application de la directive Seveso »*.

Cette directive, qui date de 1983, fait obligation aux entreprises françaises dont l'exploitation présente des risques industriels graves d'informer les travailleurs et le public afin d'améliorer la prévention et de réaliser une étude de danger tenue à la disposition du public. Elle demande aux autorités d'exercer un contrôle sur ces entreprises.

Silence N°103 - Avril 88

LISTE DES ACCIDENTS SURVENUS EN FRANCE DANS DES DYNAMITERIES DEPUIS 1962

SECRET DEFENSE : DANGER PUBLIC

1962 : Saint-Just d'Ardèche, explosion de la poudrerie, 18 morts, 52 blessés.
1964 : Sorgues (Vaucluse), explosion de la poudrerie, 2 morts, 16 blessés.
1970 : Mauzac (Haute-Garonne), explosion de la poudrerie, 4 morts.
1975 : Issy-les-Moulineaux (92), explosion d'une cartoucherie, 49 blessés.
1975 : Pont-de-Buis (Finistère), explosion de la poudrière, 3 morts, 33 blessés.
1976 : Clérieux (Drôme), 6 morts.
1977 : Monteux (Vaucluse), 2 morts, 16 blessés.
1978 : Pont-de-Buis (29), 3 brûlés graves.
1981 : Pont-de-Buis (29), 3 blessés.
1985 : Honfleur (Calvados), 3 morts.
1988 : Honfleur (14), 5 morts, 8 blessés

et à l'étranger, quelques accidents récents et répertoriés :

1976 - Finlande - Explosion d'une poudrerie, 43 morts.
1980 - Inde - Explosion d'une dynamiterie, 40 morts.
1980 - Inde - Idem, 50 morts.
1980 - Espagne - Explosion d'une dynamiterie, 51 morts.
1988 - Corée du Nord - Explosion d'un train de munition, 120 morts, 2000 blessés.

ROBIN DES BOIS

VENTE PAR CORRESPONDANCE

Pour les commandes de matériel, l'adhésion n'est pas obligatoire. Ces commandes sont expédiées sous 48 heures.

Réglement à la commande par chèque ou mandat à l'ordre de ROBIN DES BOIS.

Veuillez écrire très lisiblement vos nom et adresse et nous signaler toute erreur dans le libellé de ceux-ci.

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Code Postal |_|_|_|_|_| Ville .....

Profession ..... Téléphone .....

- **J'adhère à ROBIN DES BOIS et je recevrai "La Flèche", le bulletin de liaison de l'association :**
  - ☐ 120 F si possible
  - ☐ sinon 60 F
  - ☐ 250 F membre bienfaiteur
  - ☐ 500 F et + membre donateur .....

- **Je participe à la campagne baleines/jojoba et je commande :**
  - ..... flacon(s) 30 ml d'huile de jojoba X 45 F l'unité = ...
  - ..... flacon(s) 60 ml d'huile de jojoba X 80 F l'unité = ...
  - ..... savon(s) 100 g au jojoba X 20 F l'unité = ...
  - ..... dossier(s) "cachalot et jojoba" X 50 F l'unité = ...
  - ..... sachet(s) de graines de jojoba X 25 F l'unité = ...
  - ..... bloc(s) papier recyclé et enveloppes dauphin X 24 F l'ensemble = ...

- **Je m'engage à ne plus acheter ou porter d'objets en ivoire animal et je commande :**
  - ..... carte(s) de 6 boutons en ivoire végétal 19 mm X 60 F l'unité = ...
  - ..... carte(s) de 6 boutons en ivoire végétal 28 mm X 90 F l'unité = ...
  - ..... kg d'ivoire végétal brut X 80 F l'unité = ...
  - ..... boule(s) d'ivoire végétal polie(s) X 40 F l'unité = ...
  - ..... dossier(s) "les éléphants et l'ivoire végétal" X 50 F l'unité = ...
  - ..... affiche(s) couleur "les éléphants et l'ivoire végétal" X 30 F l'unité = ...
  - ..... livre(s) "L'enfant d'éléphant" de R. Kipling X 40 F l'unité = ...
  - ..... blocs(s) papier recyclé et enveloppes éléphant X 24 F l'ensemble = ...

- **Je commande :**
  - ..... T-shirt(s) ROBIN DES BOIS (taille .....) X 70 F l'unité = ...
  - ..... badge(s) ROBIN DES BOIS X 10 F l'unité = ...
  - ..... écusson(s) brodé(s) ROBIN DES BOIS X 25 F l'unité = ...
  - ..... dossier(s) "cargaisons dangereuses : ça passe ou..." X 60 F l'unité = ...
  - ..... La Flèche N° 1 ☐ N° 2 ☐ N° 3 ☐ N° 4 ☐ N° 5 ☐ X 10 F l'unité = ...
  - ..... livre(s) "L'empereur de l'Antarctique" X 55 F l'unité = ...

TOTAL .....

Pour une commande globale supérieure à 200 F, port gratuit. Sinon, ajoutez 15 F de port .....

CI-JOINT MON RÉGLEMENT TOTAL .....

ROBIN DES BOIS - 15, rue Ferdinand-Duval - 75004 PARIS