

ICI LA HAGUE, GREENPEACE AIRWAYS EN APPROCHE...

LE 2 MAI 2012 CLAIRE BERTHELEMY

La filière nucléaire française vante la sécurité de ses installations. Notamment contre les risques aériens. Les sites les plus sensibles sont théoriquement interdits de survol. Or, *OWNI* met en ligne une vidéo inédite réalisée par un engin de Greenpeace survolant le site de La Hague, le plus dangereux de tous. L'ONG publie aujourd'hui un rapport sur l'absence de prise en compte de ces risques par les responsables français. Bienvenue à bord, sur une petite musique de Vivaldi.



Les sites nucléaires peuplent les campagnes françaises : 58 réacteurs et autres installations potentiellement exposés à des accidents provoqués par des causes extérieures. Séismes, inondations ou chutes d'avion... Pour limiter ce dernier risque, théoriquement, le survol des sites les plus importants est strictement interdit à basse altitude. Une interdiction que Greenpeace a voulu mettre à l'épreuve des faits.

Or, fin 2011, un engin de l'organisation est parvenu à survoler pendant plusieurs minutes, sans être inquiété, le site de La Hague où sont stockés des centaines de tonnes de déchets radioactifs en attente de retraitement, comme le montre une vidéo de l'ONG que nous mettons en ligne aujourd'hui (voir plus bas). Ce matin, après avoir fait atterrir un militant au sein de la centrale du Bugey, Greenpeace rend public le rapport d'un scientifique (version complète en anglais et résumé en français au bas de l'article) consacré à ce sujet. En ligne de mire : les risques en cas de crash aérien sur les installations françaises. Et l'éventuelle prise en charge de ces risques par l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) française et les exploitants du parc nucléaire.

Le survol de La Hague

La Hague, située à quelques kilomètres de Cherbourg, est le site de retraitement de déchets radioactifs en France. Il reçoit régulièrement les combustibles des centrales françaises et étrangères – allemandes notamment. Pourvu après les attentats du 11 septembre, **entre octobre 2001 et mars 2002**, de missiles sol-air destinés à abattre les avions en survol, le site est toujours sous surveillance rapprochée. Mais l'ONG, **maitresse en matière d'intrusion**, prouve cette fois qu'il est possible de se promener dans les airs au-dessus de cette installation nucléaire :

Effectuée à moins de 3 900 pieds (**limite minimale de survol de cette installation nucléaire**), l'opération a pour objectif selon Sophia Majnoni, chargée des questions nucléaires pour Greenpeace France, "de montrer que l'espace aérien interdit était pas vraiment interdit". Précisant que le site de La Hague a été choisi pour les quantités importantes de matières radioactives qu'il contient :

“

C'est le lieu en France dans lequel il y a le plus stockage de matière radioactive, à la fois des piscines de combustibles irradiés et à la fois du plutonium. Il existe un certain nombre de normes sur les réacteurs qui ne s'appliquent pas pour les piscines. Pourtant après le 11 septembre, c'est le seul site où des systèmes de surveillance ont été mis en place : des missiles et un radar. Il y a des avions qui passent au-dessus de la Hague et de Flamanville. Il y a aujourd'hui un radar qui prévient un avion de chasse. Qui lui met 6 minutes pour intervenir, pour tirer. Mais est-ce qu'on peut tirer sur un boeing ? Pour les réacteurs, ils n'ont jamais pris en compte la chute d'un avion de ligne et pour les piscines ils n'ont pas pris en compte les chutes tout court. Elles sont encore moins protégées. La protection est hyper minimaliste.

”

Après Fukushima, Sophia Majnoni, regrette que "les catastrophes non naturelles n'aient pas été étudiées dans les stress-tests de l'Autorité de sûreté nucléaire :

“

La chute d'un avion de ligne c'est peu probable donc pour eux, on ne les prend pas en compte. Avant Fukushima, ils pouvaient être cohérents en disant qu'ils avaient une approche probabiliste. Or après Fukushima, cette approche de calcul de probabilité a été remise en cause. (Mais) seulement pour les catastrophes naturelles ! Les Allemands l'ont fait, les Suisses l'ont fait, mais pas la France. Il faudrait qu'en France la sécurité soit dans le giron de l'ASN au même titre que la sûreté. Notre souhait c'est d'avoir un audit sur le sujet.



Zéro risque ?

Dans le rapport, une cinquantaine de pages analyse la sûreté des installations du parc nucléaire français vis-à-vis du risque *chute d'avion*. Le rapport fait état de l'absence de prise en compte du risque d'accident d'avion de ligne sur une centrale mais aussi à ses abords : si le dôme au-dessus du réacteur protège le réacteur en lui-même, les installations annexes ne bénéficient pas du même degré de protection.

Ainsi le consultant spécialiste du nucléaire, John Large – à qui Greenpeace a commandé l'analyse -, explique que les problèmes peuvent être de l'ordre de ceux de Fukushima, soit plusieurs facteurs qui amèneraient la centrale à souffrir d'un accident qui ne toucherait pas directement le réacteur :



La chute d'un avion pourrait couper la centrale des sources d'approvisionnement électrique situées à l'extérieur du site et, simultanément, empêcher les groupes électrogènes de secours sur le site de fonctionner. Dans une telle situation, la centrale devrait faire face à une coupure de courant prolongée, et le refroidissement du réacteur et des piscines de désactivation ne serait plus assuré (comme cela a été le cas à Fukushima).



John Large pointe également du doigt la stratégie paradoxale de l'ASN qui dit *“estime[r], en s'appuyant sur les rares événements précédents, que la possibilité d'une chute accidentelle d'un avion de ligne commercial est si faible qu'elle est donc improbable*. Ces nuances mises à part, l'ASN participe pourtant à un *“groupe ad-hoc sur la sécurité nucléaire (AHGNS) de l'Union européenne, chargé d'analyser les menaces liées aux attaques terroristes dans le cadre du ‘volet sécurité’ [‘Security Track’] mis en place en parallèle des stress-tests post Fukushima effectués sur toutes les centrales européennes [...]*.

Loin d'être suffisant, selon le scientifique, qui considère que l'autorité de contrôle de la sécurité des installations nucléaires *“exonère l'exploitant de la nécessité de se préparer à une chute d'avion, estimant qu'il s'agit d'un acte de guerre.”*

Contestant la méthode utilisée – *“prendre en compte la simulation du crash d'un avion de combat militaire (d'environ 20 000 kilos) et de l'extrapoler à un avion commercial (pouvant peser plus de 130 000 kg), “ - , il soulève également le problème des réactions des travailleurs de l'installation :*



Il est tout à fait possible qu'une bonne partie du personnel se sente dépassée et incapable de réagir si un avion venait à s'écraser sur le site. La centrale serait alors livrée à elle-même, en l'absence de tout contrôle.



Vulnérabilité

Yves Lenoir a travaillé pour le gouvernement de Basse-Saxe lors de la préparation du projet d'usine de retraitement de Gorleben et de son stockage de déchets radioactifs. Il est aujourd'hui président de l'association Enfants de Tchernobyl Bélarus. Co-auteur de *Tchernobyl-Sur-Seine*¹, il nous a confirmé la nécessité de prendre en considération, sérieusement, ces risques :



Vous avez le coeur du système, en général une enceinte simple ou double disposée autour de la cuve et des générateurs. Ensuite, sortent de l'enceinte des canalisations, quasi à l'air libre pour aller en salle des machines. Il y a aussi une alimentation électrique par le réseau extérieur et donc un risque de destructions de ces lignes électriques si un avion tombe. Il va détruire les communications de sortie et d'entrée de courant de la centrale. Qui sera entièrement dépendante des moyens de secours internes. Et puis imaginez qu'un gros porteur tombe avec ses 90 tonnes de carburant, il va mettre le feu à tout. Même s'il n'est pas tombé sur le bâtiment principal, les canalisations ne sont pas protégées.

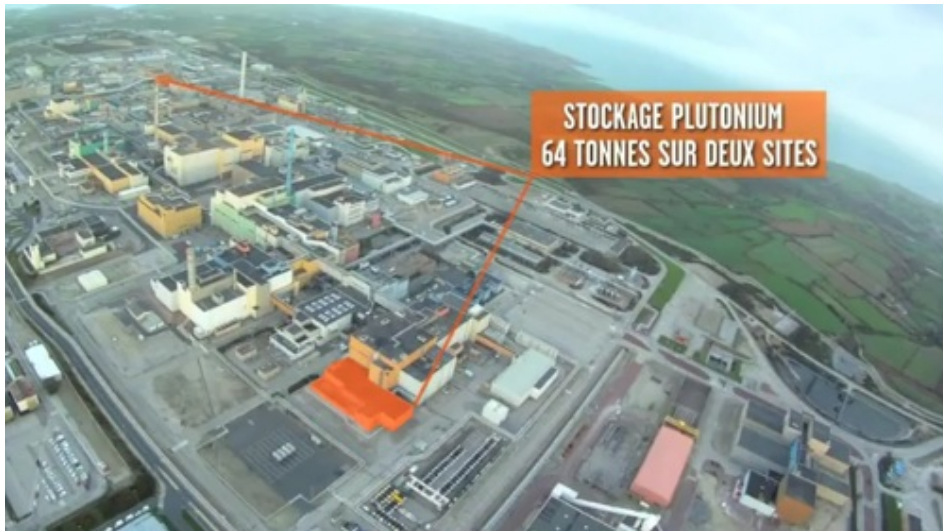


Les calculs de l'ASN et des autres instances sont établis à partir de modélisation de la chute d'un avion de chasse sur une cuve de réacteur. Hormis les conséquences sur les abords de l'installation, l'avion de chasse pourrait aussi provoquer bon nombre de réactions en chaîne.



Il y a deux types de chocs, celui d'un avion de chasse ou d'un avion avec peu de carburant et celui d'un avion de ligne. Le poids – très lourd – de l'avion de chasse, combiné au fait qu'il vole très vite, amène la chute de l'avion à être un choc dur. Sur une usine de retraitement, à une vitesse de 250m/s – caractéristiques étudiées par les instances -, la masse de l'avion est concentrée sur 1 ou 2 mètre carré. S'il tombe sur l'élément le plus résistant de l'installation telle que l'enceinte double, il passe au travers de la première enceinte mais ne perce pas la seconde. En revanche, comme cette deuxième enceinte est élastique, elle se déforme et va déformer l'intérieur de la cuve. Le béton va avoir tendance à se disloquer donc se fissurer. Et occasionner des missiles secondaires ou blocs de béton de quelques centaines de kilos qui se détachent et voyagent dans le bâtiment. À 250m/s, les blocs de béton bougeront à 100m/s à l'intérieur. Les simulations et les tests montrent qu'ils peuvent détruire des câbles, de l'instrumentation, des canalisations secondaires, etc... Et même si le bâtiment à l'extérieur a l'air d'avoir résisté au choc, à l'intérieur il y a des dégâts.

”



Autre scenario : celui d'un crash d'un avion commercial. Yves Lenoir explique que *“Le fuselage de l'avion peut taper dans le bâtiment du réacteur, de biais ou sur une partie arrondie. Et il pourra glisser. Le choc va endommager de manière considérable l'enceinte extérieure mais ne devrait pas provoquer trop de dégâts sur l'enceinte intérieure. Sauf que les ailes peuvent chuter sur les câbles, le kérosène provoquer un incendie, etc. Et s'il touche la salle de contrôle, quel est le niveau de protection ? Si le bâtiment n'est pas bunkerisé comme l'est le bâtiment réacteur, je donne pas cher de ce qu'il se passe à l'intérieur.”* Parler ouvertement de ce genre de risque, pour le scientifique, *“ce n'est pas être alarmiste :*

“

Parce que, finalement, regardée comme ça, une chute d'avion, c'est comme le tsunami de Fukushima. C'est un cas extrême mais on a vu que le cas extrême devenait très probable dans certaines circonstances. En France on a des centaines d'avions qui décollent en permanence. Si incendie il y a, il peut y avoir un Fukushima français. Le dire ce n'est pas être alarmiste, c'est les mettre face à leurs responsabilités.

”

D'autant que déjà en 2001, le directeur de l'ASN – loin d'être rassurant – déclarait **selon Areva (ex-Cogema) :**

“

Comme l'a rappelé le directeur de l'Autorité de sûreté nucléaire dans des déclarations ces derniers jours, aucune installation nucléaire n'a été conçue pour résister à la chute d'un avion de ligne.

”

Hello, you have an old version of Adobe Flash Player. To use iPaper (and lots of other stuff on the web) you need to **get the latest Flash player.**

Illustration via la galerie Flickr de **X-Ray Delta One [CC-bysa]**. Edition par Ophelia Noor pour Owni.

Captures d'écran de la vidéo de Greenpeace, Coucou !

3 pings

Vidéo / La Hague vue du ciel | greenlinkers le 3 mai 2012 - 13:09

[...] bonux : un article sur OWNI Share this: [Twitter](#)[Facebook](#)[Email](#)[Print](#)J'aimeJ'aime
article attentat, avion, Énergie, [...]

Ici La Hague, GREENPEACE AIRWAYS en approche... | leblogdejeudi: le nucléaire tue l'avenir, rendez-nous notre vie! le 4 mai 2012 - 18:20

[...] chez Calmann-Levy [↔] Share this: [Twitter](#)[Facebook](#)J'aimeJ'aime article By
leblogdejeudi • [...]

Lila - Become an influencer le 18 mai 2012 - 14:37

[...] Ici la Hague, Greenpeace Airways en approche... [...]