

# Pour récupérer son plutonium à La Hague

## Le Japon sur le pied de guerre

Les élections législatives japonaises du 18 février 1990 ont confirmé le parti libéral démocrate (LDP) dans sa mainmise sur le pouvoir qu'il n'a pas une seule fois abandonné depuis la fin de la Deuxième guerre mondiale. Le LDP au Japon, c'est tout à la fois la droite, un peu (certains disent beaucoup) l'extrême droite. C'est aussi l'argent et les affaires, le militarisme et le nationalisme. Nanti d'une nouvelle légitimité, le LDP s'apprête maintenant à donner corps à un projet qui a longtemps couvé : le transport par mer de quelques centaines de kilos de marchandises. Banal ? Non, car le fret dont il s'agit n'est autre que du plutonium résultant du retraitement aux usines de La Hague (France) et de Windscale (Angleterre) de leurs déchets nucléaires. En 1992 ce plutonium servira d'aliment à leur premier surgénérateur.

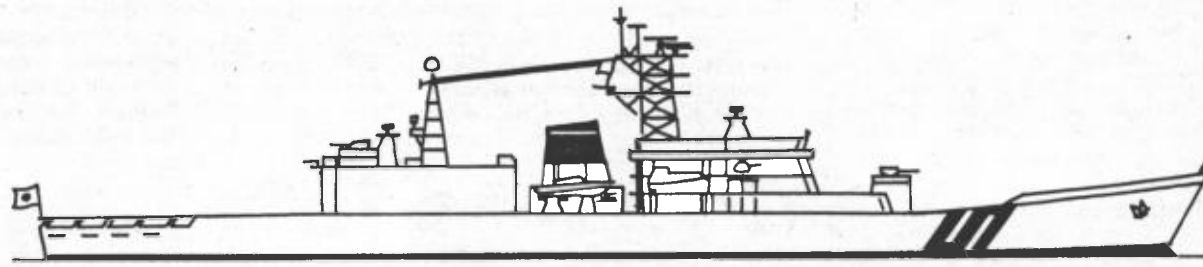
Le transport de cette matière hautement radioactive ne se fera pas comme celui des ciments en vrac. Les problèmes sont de deux ordres : il faut assurer la sécurité du chargement à cause des risques de pollution et par ailleurs la sûreté du transport. Une cargaison de plutonium suffisante pour fabriquer une centaine de bombettes, voguant sur les flots bleus, risque d'attirer la convoitise de brigands et de pirates de tous bords et de tous poils.

### Alimenter un surgénérateur

La mise en œuvre de ce transport à haut risque est rendue nécessaire pour le développement électro-nucléaire japonais.

A l'origine, le Japon a eu beaucoup de mal à obtenir la complaisance des « grands » du club atomique pour qu'ils lui laissent importer de l'uranium pour alimenter ses centrales. L'uranium enrichi, on le sait, et plus encore le combustible « épuisé » dont on tire le plutonium, peuvent servir à fabriquer des bombes atomiques. Pour obtenir le feu vert le Japon a promis de n'utiliser que des centrales achetées aux Etats-Unis (ou fabriquées sous licence au Japon) et à ouvrir ses installations aux inspections. Moyennant quoi, ce pays a pu construire de nombreuses centrales qui ont fabriqué beaucoup de combustible « épuisé ». Ce combustible a d'abord été traité en France, à l'usine de La Hague, ainsi qu'en Angleterre, à Windscale. Le plutonium provenant du retraitement du combustible épuisé était en stock ou servait à faire les bombes françaises ou anglaises. Mais le Japon a ses ambitions. Il s'est construit un surgénérateur dans la province de Tsuruga dont la mise en divergence, c'est-à-dire mise en service, est prévue pour la fin 1993.

Un surgénérateur est une machine qui utilise comme combustible du plutonium mais avec cette particularité qu'elle en fabrique plus qu'elle n'en consomme. C'est un moyen très pratique de se constituer rapidement un stock de plutonium dont la principale, et pratiquement seule utilisation connue, est la fabrication de bombes atomiques. Il va donc falloir récupérer, à Cherbourg et à Windscale, le plutonium retiré.



Un escorteur spécialisé pour cette mission.

Le transport de ce plutonium pose de singuliers problèmes... D'autant que c'est par tonnes que les Japonais envisagent de le récupérer.

### Convoi militaire vers l'Europe

Voulant faire de ces rotations dangereuses une opération de prestige, car elle leur permettra pour la première fois depuis la fin de la Deuxième guerre mondiale d'envoyer une force navale armée outre-mer, les Japonais sont assez prolixes sur les moyens de protection militaire du convoi qu'ils envisagent, vers l'Europe, mais sont beaucoup plus discrets sur les caractéristiques du bateau transporteur lui-même.

Ce dernier, cependant, devra répondre à des impératifs de sécurité draconiens. Il n'est, pour s'en rendre compte, que de considérer le fait que ce transport de plutonium de qualité dite « militaire » devait, à l'origine, être fait par avion. Mais le gouvernement japonais a décidé en 1989 d'abandon-

ner cette voie et d'envisager plutôt le transport par bateau car les industriels japonais se sont révélés incapables de construire à temps, pour la fin 92, date envisagée du premier transport, des conteneurs de transport de matériaux radioactifs répondant aux normes édictées par le congrès des Etats-Unis, en décembre 1987. La conformité à ces normes était rendue impérative par le fait que les avions venant d'Europe devaient faire escale à Anchorage.

Ainsi donc, la raison qui a poussé le gouvernement japonais à envisager le transport maritime de son plutonium, au lieu de transport par air, n'est liée ni à des impératifs économiques, ni à des questions logistiques. Elle reflète l'intention du gouvernement japonais de contourner les sévères règlements de sécurité américains auxquels les industriels japonais ne peuvent faire face et de profiter du vide juridique du transport par mer pour arriver à ses fins.

Car enfin, si les industriels japonais se déclarent incapables de fabriquer d'ici à l'échéance de 1992 des conte-

neurs pour matériaux radioactifs répondant aux normes de sécurité américaines pour le transport aérien, rien ne permet de penser qu'ils seront capables de fabriquer ces mêmes conteneurs pour le transport maritime dans les temps impartis.

### Cargaison et propulsion nucléaires ?

M. Akio Yuki, le directeur de la division combustible nucléaire à l'agence pour la science et la technologie, estime que le transport de 1 ou 2 tonnes de plutonium par mer demandera entre 40 et 60 jours.

De cette observation, on peut déduire que le navire de transport envisagé aura une vitesse de l'ordre de 13 à 15 nœuds. Bien que le gouvernement japonais soit muet sur le sujet, on ne peut s'empêcher de rapprocher cette vitesse de celle du Mutsu, le cargo japonais à propulsion nucléaire

## 1992 : la 2<sup>e</sup> course du plutonium autour du monde

Comme l'explique Michel Brun, les Japonais souhaitent utiliser l'avion pour réduire le temps d'exposition aux risques mais ils n'ont pas réussi à certifier des emballages susceptibles de résister au crash d'un quadricopteur. Le risque de contamination atmosphérique ou même maritime lors d'un éventuel accident du porteur a été jugé inacceptable par l'AIEA (Agence internationale de

l'énergie atomique) et par les Japonais eux-mêmes. C'est pourquoi ils construisent un bateau spécifique conçu pour le transport du plutonium, des déchets nucléaires qui devraient retourner au Japon au plus tard en 1995 et du « Mox », combustible mixte uranium-plutonium, qui pourrait être fabriqué en France et utilisé dans les réacteurs nippons.

Pour le transport maritime du plutonium prévu pour 1991, si ce n'est pas encore la routine, ce ne sera pas tout à fait une première. En effet, le 5 octobre 1984, le *Seishin Maru* avait embarqué 250 kg de plutonium répartis dans 41 cages d'acier. De quoi faire 41 bombes atomiques (de qualité médicale). Le plutonium avait été chargé dans des conditions météorologiques excécrables, à l'abri de la grande digue du port militaire de Cherbourg, et avait pris la mer sous escorte militaire française, relayée par la marine américaine.

### Déjà Noriega

L'autorisation de transit du convoi militaire-civil à travers le canal de Panama avait valu au général Noriega d'être récipiendaire de la Légion d'honneur. Le *Seishin Maru*, brave transporteur de sables et de gravier, naturellement dépourvu d'une double coque et d'une double motorisation, ne répondait à au-

cun des critères de sécurité retenus par l'AIEA.

Les Japonais avaient organisé de longue date ce « convoi du siècle » sous le nom de code « Camus », en hommage à un autre produit français très prisé au Japon : le cognac. Mais « Camus » n'avait pas prévu le presque imprévisible, c'est-à-dire le naufrage du *Mont-Louis* en mer du Nord, quelques jours avant la date prévue pour le départ du plutonium depuis Cherbourg. Les 400 tonnes d'hexafluorure d'uranium gisant au fond de la mer du Nord, même si à cette endroit elle ne faisait que 15 mètres de profondeur, rendait inacceptable le départ du plutonium de Cherbourg. Tapi dans le port de Brest, au milieu de ses congénères transporteurs de poulets vers le Moyen-Orient, le *Seishin Maru* dut attendre que le dernier fût d'uranium soit extrait des entrailles du *Mont-Louis* pour gagner Cherbourg. A l'aube du 4 octobre 1984, les plongeurs de la *Smit Tak* repéraient

sous les yeux de la presse mondiale le container récalcitrant et, à 10 h du matin, le *Seishin Maru* quittait Brest à destination de la mer du Nord.

En 1992, le deuxième voyage transocéanique du plutonium constitue un casse-tête pour le préfet maritime de Cherbourg qui, depuis le 7 septembre 1989, est responsable du plan NUCMAR relatif à « l'action des pouvoirs publics en cas d'accident survenant lors d'un transport maritime de matières radioactives », dont le plutonium. Dans le cadre de NUCMAR, le préfet doit prévoir « les moyens en personnel et en matériel nécessaires à la lutte » et aurait parmi ses priorités de définir la zone interdite à toute navigation. NUCMAR s'applique « à tout accident survenant dans les limites des eaux territoriales et au-delà lorsque le littoral et les intérêts connexes sont ou peuvent être menacés ».

Jacky BONNEMAIS

...

qu'une fuite au circuit de refroidissement, lors des essais, a condamné à une vie sédentaire, amarré à quai pendant des années. Le *Mutsu* a récemment été réactivé en vue d'effectuer une croisière à vide de plusieurs mois, soi-disant pour « vérification du concept » et dont on voit mal la nécessité après toutes ces années d'inaction, mais dont on note la coïncidence avec l'annonce du transport de plutonium par mer. Rien ne permet réellement d'étayer cette hypothèse-catastrophe dans laquelle le transport de plutonium serait fait dans des conteneurs dont les fabricants sont incapables de maîtriser les normes de sécurité, à bord d'un cargo à propulsion nucléaire connu pour ses défaillances techniques et ses fuites radioactives, le tout par un pays dont la constitution interdit le transport, le stockage et la possession, de matière fissile pouvant être utilisée à la fabrication de bombes atomiques !

Quoi qu'il en soit, le Japon s'apprête à construire un escorteur spécialisé pour cette mission. L'escorteur envisagé n'a pas encore de nom bien que ses caractéristiques soient déjà connues : ce sera un patrouilleur porte-hélicoptères (2 embarqués) ayant un déplacement de 6 500 tonnes.

Il pourra naviguer à plus de 25 nœuds et son autonomie sera supérieure à 20 000 milles. Il sera armé de canons de 35 mm et de 20 mm. Les

deux hélicoptères embarqués auront une vitesse de croisière supérieure à 140 nœuds et une autonomie de 500 milles.

Le budget total de cette acquisition est estimé à 20,3 milliards de yens (environ 812 millions de F) dont 4,9 milliards de yens (196 millions de F) pour les deux hélicoptères. Sur ce budget, un peu plus du tiers soit 8,3 milliards de yens (332 millions de F) ont déjà été affectés au titre du budget 1989.

Mais le plus étrange dans tout ça, est que ce navire de guerre ne sera pas un navire militaire. Officiellement du moins. En effet, il ne sera pas affecté à la Force maritime d'autodéfense puisque tel est le nom officiel de la Marine japonaise d'après-guerre qui ne veut pas dire son nom, mais à la Force de sécurité maritime, la JMSA (Japan Maritime Safety Agency). La Marine japonaise n'est pas une marine pour rire, pas plus que la soi-disant Force japonaise d'autodéfense n'est une armée pour rire. Cachée sous l'euphémisme de Force maritime d'autodéfense, la Marine japonaise passe inaperçue et ne fait pas peur. De même les Forces japonaises d'autodéfense ne font pas penser à une véritable armée. Et pourtant, calculé selon les normes de l'OTAN, le budget militaire du Japon est le troisième du monde, immédiatement après celui des Etats-Unis et de l'Union soviétique.

Michel BRUN



Le Sheishin Maru avait embarqué 250 kg de plutonium (photo Vincent Mouchel).