

RISQUES TECHNOLOGIQUES ET STRATEGIES DE COMMUNICATION

Une gigantesque bataille sur le terrain des médias

L ' a f f a i r e   d e s   4 1   f û t s   d e   d é c h e t s   d e   S e v e s o

*(Septembre 1982 - juin 1983)*



25 MARS 1983

LA "BOMBE" DE SCIENCE ET VIE

Vendredi 25 mars 1983

## LE DOSSIER DE SCIENCE ET VIE

L'article de Jacqueline Denis Lempereur, "Les déchets de Seveso sont-ils en France ?" (Science et Vie, avril 1983, n° 787, pp. 16-23) se présente comme une synthèse générale du problème posé par Seveso et ses déchets : depuis l'accident rappelé assez longuement jusqu'à la situation actuelle à Seveso six ans après, le problème du traitement des résidus contaminés étant l'aspect principalement retenu.

L'auteur reprend les données déjà connues mais peu diffusées en octobre. Elle va cependant au-delà de Menton-Vintimille. Et c'est là que le dossier prend une force particulière dans une dynamique de media : Jacqueline Denis-Lempereur a mené "une véritable enquête policière, a suivi le camion à la trace", a obtenu des informations "par voies détournées". L'enquête ne conduit pas à un acteur-cible particulier, mais à une palette très large d'acteurs impliqués. L'enquête ne mène pas à une cachette particulière, mais débouche sur une série d'hypothèses qui alimenteront autant d'interrogations et de suspicions sur tout le territoire, ou à l'étranger.

Reprenons ici les points-clés de l'article à partir des axes déjà utilisés précédemment.

### 1. LES FAITS

#### 1° L'entrée en France

"Le 10 septembre 1982, un banal camion (comme il en passe des centaines chaque jour au poste frontière de Menton-Vintimille) franchissait la frontière italienne pour traverser notre pays. Sa cargaison : 41 fûts de déchets hautement toxiques. Sa provenance : Seveso.

Rien ne permet d'éveiller les soupçons des douaniers. Seul fait qui aurait pu les intriguer : le cortège officiel (au sein duquel se trouvait notamment le Sénateur Noè) qui suivait discrètement le camion et qui rebrousse chemin à la frontière.

Science et Vie a suivi ce camion à la trace. Les étapes : Nice, Marseille, autoroute du sud, Paris, le nord de la France (Saint-Quentin)."

Sentiment de la journaliste : "Le cadeau qu'il transportait est probablement resté sur notre territoire."

## 2° Rappels sur Seveso et ses déchets

L'accident ; la dioxine ; les travaux de décontamination ; les organismes responsables.

Un problème particulier : les déchets contenus dans l'usine elle-même et, plus particulièrement, le contenu du réacteur accidenté. Il s'agit de 2 tonnes de matériaux dont 300 g de dioxine.

Ces deux tonnes de déchets ont été conditionnés de façon spéciale : sacs de plastique, fûts métalliques, seconds fûts plus volumineux, une couche d'argile séparant les deux conteneurs. Nombre de fûts : 41. Poids : 6,555 tonnes.

## 3° Comment l'affaire éclate

Le 1er octobre 1982 des représentants du gouvernement italien présentent un projet d'immersion des déchets au cours d'une réunion de la Convention de Londres qui se tient à Paris. Katia Kanas, observateur (Greenpeace), dénonce le projet. Sur les vingt pays représentés, deux se déclarent opposés (Danemark et Portugal). Katia Kanas s'adresse au ministre français de l'Environnement, M. Crépeau, pour lui demander de s'opposer au projet : elle obtiendra une réponse positive trois mois plus tard.

## 4° 14 octobre 1983 : le coup de théâtre

Le Conseil Régional de Lombardie annonce que 41 fûts ont quitté Seveso "pour une destination inconnue et qui ne sera pas révélée". Ce communiqué jette la confusion : on pense un moment qu'il s'agit des déchets dont il a été discuté à Paris.

En fait, souligne l'auteur, "les fûts ont déjà quitté l'Italie pour la France, le 10 septembre, c'est-à-dire depuis un mois, sans que les autorités françaises, apparemment, aient été alertées. Seules deux ou trois personnes seraient dans le secret, et les dirigeants d'Hoffmann-La Roche eux-mêmes ne sauraient rien de la destination du convoi". Les documents concernant cette affaire auraient été déposés chez un notaire de Milan. Une clause du contrat relatif à l'élimination des fûts prévoyait que l'identité du destinataire devait être maintenue secrète ; si elle venait à être révélée, il y aurait retour à l'expéditeur de cette marchandise si compromettante.

## 5° Formalités douanières

L'article apporte des explications sur le document de douane appelé T2 qui doit être laissé au poste-frontière par le chauffeur routier.

## 6° Suivi à la trace

Par des voies détournées, l'auteur a pu contourner le silence de l'administration des douanes et remonter la piste jusqu'à Saint-Quentin. Au-delà on ignore ce qui s'est passé. Les autorités belges ont-elles eu vent de l'affaire ? Un refus de leur part a-t-il conduit à changer les plans prévus ? Quelle solution de remplacement ? Maquillage pour repasser la frontière ou disparaître ? J. Denis-Lempereur aligne les questions.

### 7° Chaîne d'intervenants

Hoffmann-La Roche ; Mannesmann-Italiana ; un courtier en déchets de Marseille ; une entreprise de transport, la SATM qui sous-traite à une autre entreprise de transports, la Trajora (Ain) ; un établissement loué à Saint-Quentin ; un travailleur indépendant oeuvrant pour le compte du courtier marseillais...

### 8° Hoffmann-La Roche - Ministère français de l'Environnement

A ses questions, le ministère s'est vu répondre par un jeu de devinettes. "Ni en Italie, ni en Suisse, ni en mer". Dans un télex du 21 octobre 1982, la société indiquait avec beaucoup moins d'assurance : "Il est à notre avis exclu que le dépôt se trouve en France".

### 9° Travail de détective

La journaliste livre ses indices. D'après Hoffmann-La Roche les fûts seraient enterrés depuis le 4 novembre sous 3 à 5 mètres d'argile dans une décharge agréée, contrôlée, qui a déjà accepté de tels déchets et a reçu une autorisation pour en recevoir 150 tonnes au total.

Tous ces indices devraient permettre d'éliminer d'emblée les sites français. Ce que confirme les résultats négatifs des enquêtes menées par le ministère de l'Environnement qui a mobilisé les directions interdépartementales de l'Industrie ; les assurances données par les exploitants de décharges vont dans le même sens.

Alors, où sont-ils donc passés ?

### 10° Hypothèses

- a) Les déchets sont à l'étranger (RDA, RFA ?)
- b) Le fond des mers (le moins cher, illégal).
- c) Le centre de retraitement de La Hague (peu probable).
- d) L'incinération (mais les bateaux, comme les centres terrestres français auxquels on peut songer, ne sont guère adaptés à ce type de résidus, sauf le centre de Saint-Vulbas).
- e) La mise en décharge (Amponville, Bellegarde, Roumazières, Menneville ?)
- f) Un centre de traitement de déchets industriels (la SCORI à Prouvy près de Saint-Quentin ?)

### 11° Conclusions : de la clarté, des preuves pour éviter le scandale

J. Denis-Lempereur conclut sans détour :

"Afin de pouvoir écarter toutes ces hypothèses, qu'on nous dise clairement, preuves à l'appui, où sont passés ces 41 fûts qui contiennent l'un des produits les plus toxiques au monde. Sinon, nous ne pourrions écarter l'hypothèse que la dioxine a été camouflée en France, prête à contaminer la population alentour. Le danger est de taille. Au bord du scandale, le gouvernement américain, confronté à ce poison violent, vient de s'engager à racheter la ville de Times Beach (Missouri) de 2 400 habitants et dont les routes avaient été arrosées, il y a une dizaine d'années, avec un mélange d'huiles usagées contenant de la dioxine.

Encore une fois, il est inadmissible qu'un gouvernement puisse envoyer à un autre un tel cadeau empoisonné et se contenter ensuite de jouer aux devinettes, sans être en mesure de donner une réponse précise aux questions qu'on lui pose."

## 2. LES ACTEURS

### 1° Les Italiens

- Le Bureau spécial de Seveso (Sénateur Noè),
- la Commission nationale scientifique, sous tutelle du ministère de la Santé (Prof. Cimmino),
- la Région Lombardie,
- un notaire milanais (Me Federico Guasti),
- le Comité italien pour les énergies alternatives,
- Mannesmann Italiana.

### 2° Les Suisses

- Un scientifique suisse (M. Simon),
- Hoffmann-La Roche,
- Givaudan,
- Indirectement en France, La Quinoléine, la décharge d'Amponville (liens avec Hoffmann-La Roche).

### 3° Les Français

- Les Douanes,
- le ministère de l'Environnement,
- un courtier marseillais,
- un transporteur (SATM),
- un transporteur sous-traitant (Trajora),
- un travailleur indépendant (à Saint-Quentin),
- EDF,
- les Directions Interdépartementales de l'Industrie (DII),
- France-Déchets,
- Pec Engineering,
- le centre de La Hague,
- La Quinoléine,
- les décharges d'Amponville, Bellegarde, Roumazières, Menneville,
- les comités de défense de Roumazières et Menneville,
- des centres de traitement de déchets (Société Sovaleg à Prouvy ; sociétés Sertiru et SCORI),
- une cimenterie et une centrale thermique (Courrières, Barlin),
- les centres d'incinération de Saint-Romain de Colbosc et de Saint-Vulbas,
- le gouvernement.

### 4° Les Allemands de l'Ouest

- Mannesmann Handel A.G. (Düsseldorf),
- les autorités,
- un responsable de décharge près de Manheim,

- une société qui exploite le bateau incinérateur "Mathias II",
- la mine d'Herfa Neurode.

### 5° Les Allemands de l'Est

### 6° Les Belges

- Les autorités sanitaires.

Le nombre d'acteurs brutalement projeté sur la scène est impressionnant. Les relations entre eux sont complexes. Six pays sont concernés. Des "points sensibles" sont concernés qui peuvent amener des amalgames, des rebondissements sur d'autres terrains : ainsi le centre de La Hague. Des gouvernements, des administrations sont directement interpellés. Des corps sont mis en cause (Douanes, DII). Bref, en quantité, en qualité, en diversité, en ramifications, on atteint des "masses critiques" suffisantes pour permettre une explosion.

## 3. CONNOTATIONS

Le texte repose sur bien des éléments, affectés, refoulés, symboliques..., qui vont trouver là un biais pour venir sans danger à la surface. L'article peut "fonctionner" sur les "charges" suivantes :

- **Le suspense**  
Nous voici plongés, à partir d'un sujet sérieux, en plein roman policier ; le lecteur peut vivre par procuration une enquête de détective privé : Sherlock Holmes confronté à une énigme internationale.
- **La peur**  
Un accident grave, un poison redoutable, un mot chargé de sens : "dioxine" ; mais puisque le danger ne saurait être immédiatement perçu par chacun comme le concernant personnellement, la peur (que l'on peut donc s'amuser à cotoyer à peu de frais) vient stimuler l'attention du spectateur plus que la paralyser.
- **Le courage**  
C'est la lutte contre les géants, la "David" journaliste bravant autorités, secrets d'Etat, multinationales (on retrouvera le même affect plus tard avec le "jeune juge" de Saint-Quentin).
- **Des images culturelles fortes**  
Image de l'Italie (étranges manigances). Image des grands organismes internationaux (prudence ?, conspiration ?). Image de l'industrie, des multinationales (des pratiques discutables, des couvertures juridiques et formelles toujours irréprochables). Les secrets d'Etat. L'image du douanier, personnage craint sur lequel le lecteur-touriste peut ici prendre une "revanche" à bon compte, par substitution.
- **Le sentiment d'impuissance dans un monde hypercomplexe**  
Il trouve ici un support pour s'exprimer : un dédale d'intervenants. Un mélange hétéroclite de sociétés d'envergure mondiale et d'artisans d'arrière-cour. L'im

possibilité de trouver une cible : cent localisations possibles, cent acteurs possibles. C'est le monde de l'hypothèse, de l'indéterminé.

- **La suspicion**

A qui faire confiance ? Tout doit être suspecté : lieux, garanties, acteurs, réseaux.

Un examen plus approfondi révélerait certainement bien d'autres ressorts. C'est là que le texte puise aussi une grande partie de sa force explosive.

POLLUTION

## LES DÉCHETS DE SEVESO SONT-ILS EN FRANCE ?

*Le 10 septembre 1982, un banal camion franchissait la frontière italienne pour traverser notre pays. Dans sa cargaison, l'un des plus puissants poisons que l'homme ait inventé. Sa provenance : Seveso. Science & Vie a suivi ce camion à la trace. Le cadeau empoisonné qu'il transportait est probablement resté sur notre territoire.*

● L'affaire remonte à l'été dernier. Le 10 septembre 1982, un camion quittait l'Italie et franchissait la frontière française à Vintimille. Des centaines de camions passent la frontière chaque jour et rien, dans l'aspect extérieur de ce véhicule, ne permettait d'éveiller les soupçons des douaniers. Seul fait qui peut-être aurait pu les intriguer : le cortège qui le suivait discrètement. Il était composé de Luigi Noè, sénateur italien ; du professeur Simon, scientifique suisse et d'un représentant du Comité italien pour les énergies alternatives. Il y avait bien quelques motards, que les douaniers durent prendre pour l'escorte d'un personnage officiel ; mais pourquoi auraient-ils établi un lien entre ce cortège et un vulgaire semi-remorque ? D'autant plus que, peu de temps après, cette escorte devait rebrousser chemin, abandonnant son convoi qui poursuivit seul sa route.

Prochaine étape : Nice puis, semble-t-il, Marseille. Ce camion, que nous avons suivi à la trace, et qui devait tranquillement remonter l'autoroute du sud jusqu'à Paris, avant de se diriger vers le nord de la France, renfermait pourtant une cargaison inquiétante, aujourd'hui volatilisée, mais dont on a de solides raisons de penser, jusqu'à preuve du contraire, qu'elle est toujours en France. Et cela sans doute définitivement !

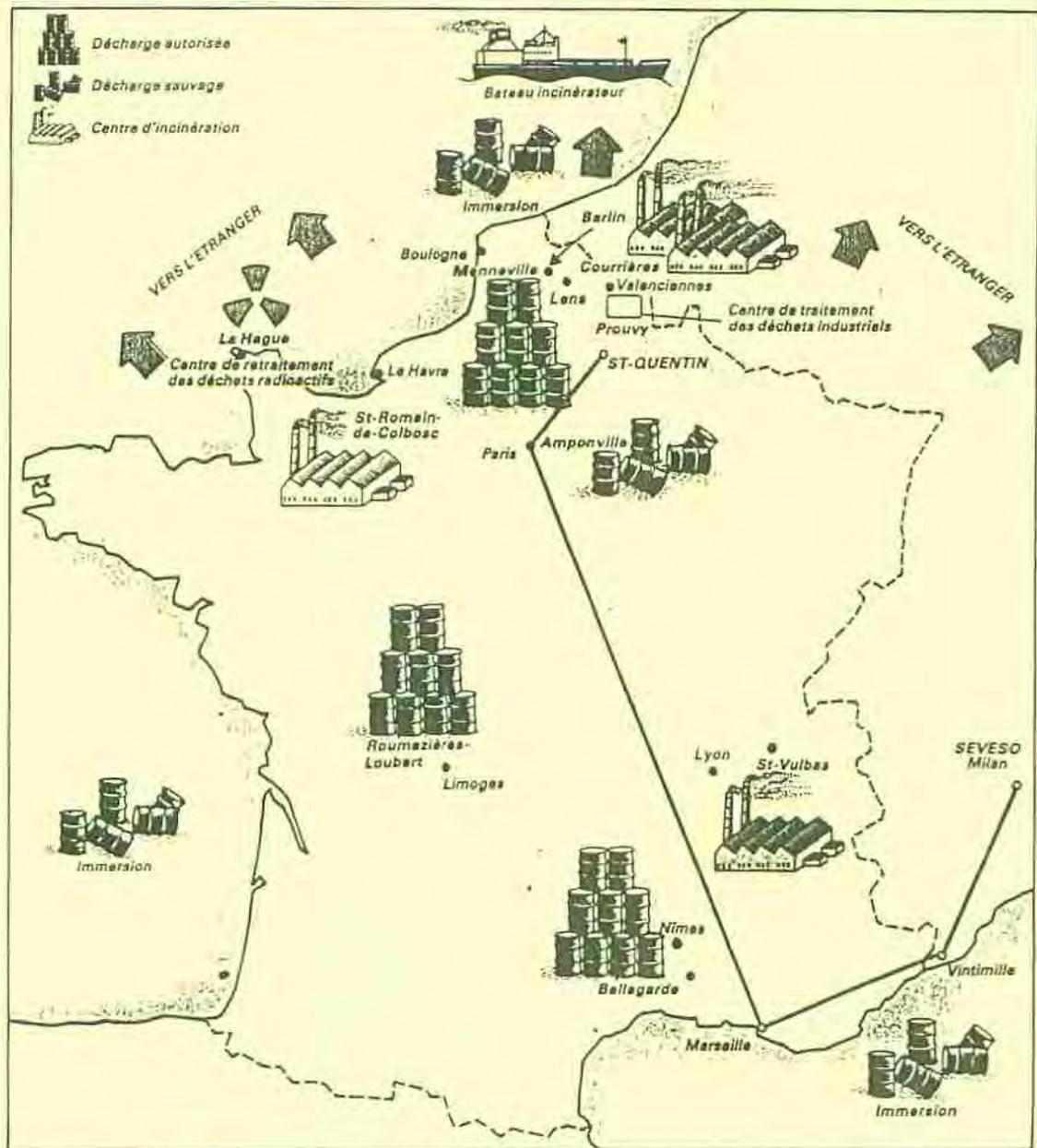
La cargaison ? 41 fûts de déchets hautement toxiques, puisqu'ils renferment l'un des poisons les plus violents que l'homme ait jamais inventé : la dioxine, plus précisément le tétrachloro-2, 3, 7, 8 dibenzop-dioxine (TCDD en abrégé) substance 500 fois plus toxique que la strychnine et 10 000 fois plus que le cyanure. Provenance de ces déchets : Seveso. Ce nom à lui seul suffit à évoquer l'une des plus graves catastrophes écologiques qui aient jusqu'ici frappé le monde

industriel.

C'était il y a sept ans, le 10 juillet 1976. L'accident en lui-même n'était pas imprévisible. La Commission d'enquête du parlement italien releva en effet toute une série d'infractions, tant de la part des responsables de l'usine, que des organismes officiels chargés de la surveillance et du contrôle des installations industrielles. Au bout de tant d'années, il n'est pas inutile de rappeler les faits, qui seront jugés au cours du procès qui se déroulera à Milan le 18 avril 1983.

Il est un peu plus de midi. Le soleil tape dans la plaine de la Brianza, à une vingtaine de kilomètres au nord de Milan. Des enfants qui jouent dans les champs remarquent un nuage rougeâtre qui cache un moment un coin du ciel avant de se disperser. A l'usine ICMESA, à la limite des communes de Meda et de Seveso, déserte puisqu'on est samedi, quelque chose n'a pas fonctionné. Dans le bloc B de cette usine de produits chimiques qui appartient à la société suisse Givaudan, elle-même filiale du groupe multinational Hoffmann-La Roche, on fabrique du 2-4-5 trichlorophénol.

Ce produit intermédiaire est destiné, plus particulièrement, à la fabrication de deux composés : d'une part l'acide 2-4-5 trichlorophénoxy-acétique, plus connu sous le nom de 2-4-5 T, utilisé comme désherbant et débroussaillant, interdit aux États-Unis, mais utilisé couramment dans les campagnes françaises. C'est le fameux "agent orange", défoliant déversé en abondance par les Américains durant la guerre du Vietnam, et qui a causé tant de ravages. D'autre part, le trichlorophénol sert de base pour la fabrication de l'hexachlorophène, puissant bactéricide qui entre dans la composition de savons, de médicaments, de désinfectants et qui est à l'origine de la triste affaire du talc Morhange,



## ATTENTION, CONVOI EXCEPTIONNEL !...

*Nous avons suivi à la trace le camion parti de Seveso avec sa cargaison de 41 fûts de dioxine. Si l'on en juge à l'itinéraire emprunté, il semble qu'après Milan, Vintimille, Marseille et Paris, il se soit arrêté à St-Quentin, terme de son expédition. Mais il n'en est rien. Seulement, pour la destination ultérieure de ces fûts, nous en sommes réduits aux hypothèses : immersion, incinération, entreposage au centre de retraitement de La Hague, mise en décharge après passage ou non dans un centre de conditionnement de déchets, départ vers l'étranger, etc. ? Ce sont tous ces possibles que nous avons regroupés ici.*

Dessin J. Zeboulon

qui provoqua la mort, en 1972, d'une quarantaine de bébés et l'infirmité de 145 autres nourrissons.

Le 2-4-5 trichlorophénol est obtenu en chauffant dans une cuve, appelée réacteur, aux environs de 160 °C et sous pression, un mélange de tétrachlorobenzène, de soude caustique et de méthanol. Ce procédé comprend normalement 4 phases ; or, pour diminuer les coûts de fabrication dit-on, il semble que l'usine ICME-SA aurait supprimé deux de ces phases, procédant à la récupération du solvant dès la première phase ; d'où un risque d'élévation de la température dans le réacteur. Si la température

s'élève, il se produit une réaction secondaire indésirable qui aboutit à la formation massive de ce poison violent, sous forme de microcristaux, qu'est la dioxine. Dans les conditions normales de fonctionnement, on ne peut d'ailleurs pas éviter totalement la formation d'une petite quantité de dioxine.

Il est important de signaler que ce poison violent est aussi dans certains cas fabriqué clandestinement (et délibérément), pour être utilisé comme arme de guerre chimique. Après l'accident de Seveso, des accusations graves ont été portées contre les propriétaires de l'usine ICMESA, suspectés d'avoir travaillé pour des livraisons militaires destinées aux États-Unis ; le constructeur du réacteur lui-même, Fritz Möri, avait précisément exprimé des soupçons sur le fait que pendant l'accident l'usine était en train de produire du trichlorophénol. « Depuis longtemps, nous cherchons à savoir ce que nous produisons. Nous n'y sommes jamais parvenus », déclarèrent après l'accident des ouvriers de l'usine. « Tout ce que nous savons, c'est que la substance qui s'est échappée le 10 juillet, nous l'avons produite au début des années 70. Quand la guerre du Vietnam fut terminée, la production cessa aussi. Elle a recommencé il y a quelques mois. On l'envoyait en Suisse et aux USA.

Il est toutefois difficile de vérifier ce genre d'accusation. Tout ce que l'on peut dire, c'est qu'ICMESA aurait produit 6 tonnes de trichlorophénol en 1970, 33 tonnes en 1971, 30 tonnes en 1972, rien en 1973 et 1974, puis près de 250 tonnes en 1975 et 1976.

Mais revenons au matin de l'accident : dans le bloc B de l'usine ICMESA, la réaction chimique s'est effectuée sans surveillance de 6 h à midi. Or, d'après le rapport d'enquête, il n'y a aucun dispositif automatique de régulation de la température, ni le moindre système d'alarme pour assurer la sécurité de cette unité. La seule régulation consiste en un serpentin de refroidissement, qui ne peut être réglé que manuellement, et dont l'action ne se fait sentir qu'à retardement. Pour toute sécurité, la cuve est équipée d'une valve, permettant l'échappement des vapeurs toxiques en cas de surpression. Lorsque la réaction, pour des motifs inconnus, s'emballa ce jour-là, tandis que la température monte jusqu'à 450 à 500 °C, la soupape saute. Les conduits d'évacuation aboutissent directement dans l'atmosphère et tout un arsenal de composés chimiques, dont la dioxine (1) peuvent ainsi se frayer un chemin facile vers l'extérieur, pour contaminer les populations environnantes.

Dès le lendemain de l'accident, les arbres se flétrissent, l'herbe jaunit et les volailles commencent à être décimées par une épidémie inexplicable. Une vingtaine d'enfants présentent déjà des symptômes graves : forte fièvre, troubles

intestinaux, brûlures sur tout le corps et taches rouges sur le visage. Bien que l'on ait assez vite établi un rapprochement entre le nuage rougeâtre et les effets sur la population et l'environnement, la direction de l'usine, minimisant l'affaire et ne parlant que d'"herbicides", rouvre l'usine le lundi matin comme si de rien n'était. Malheureusement les événements se précipitent : la pollution gagne du terrain. On craint même un moment devoir évacuer Milan ! Les fortes pluies d'automne et les crues qu'elles engendrent dispersent un peu plus loin, un peu plus profondément dans la terre le redoutable poison qui atteint les nappes phréatiques et la plaine du Pô.

Le bilan de cette terrible catastrophe est loin d'être connu ; il faudra 10 ou 20 ans de plus, le temps de latence habituel, pour estimer réellement les effets secondaires de la dioxine sur la population. Il y a eu quelques 500 cas de lésions de la peau parmi les 27 000 écoliers de la région de Seveso, dont certains garderont la trace toute leur vie, car ces lésions ne sont que la manifestation apparente de troubles métaboliques plus graves. Quelques cas de morts suspectes par cancer du foie et du pancréas, notamment chez un ouvrier d'ICMESA, ont semé l'inquiétude parmi la population. Des dizaines de milliers de têtes de bétail ont fini dans la chaux vive. La production des potagers et vergers des environs ne furent plus consommés par crainte de la contamination.

Aujourd'hui, sept ans après, un véritable *no man's land*, sur lequel on ne peut pénétrer qu'en scaphandre est défendu par des barbelés et témoigne encore de la gravité de cet accident. Car la dioxine n'a pas disparu ! C'est une molécule extrêmement stable, qui ne se dégrade pas facilement. Quant à la quantité de dioxine projetée dans l'atmosphère par l'explosion, dont on n'a jamais estimé l'importance précise, elle s'est éparpillée ; les chiffres, pour celle-ci, varient de 130 kg à 100 grammes et la quantité le plus souvent retenue est de 2 à 3 kg. Ce chiffre de 130 kg est dû à l'estimation d'un expert britannique, D.F. Lee, qui s'était rendu sur place et qui a déclaré espérer que sa thèse était fautive. Neuf mois après l'accident, encore, on était obligé d'évacuer plus de 2 000 personnes (en plus des 700 personnes évacuées le premier mois), afin de pouvoir décontaminer leurs appartements et leurs jardins. Et à 20 km de Seveso, on trouvait encore à cette époque, dans les cultures maraîchères, des concentrations atteignant 300 fois la dose limite.

Le site de l'accident a été découpé en plusieurs zones, correspondant au degré de pollution.

Une zone limitrophe de 205 hectares, dite zone B, qui avait été contaminée à des concentrations variant entre 5 et 15 micro-grammes par mètre carré, et qui n'avait été que provisoirement évacuée, a subi un sérieux nettoyage. Les terrains ont été analysés et les plus empoisonnés "rabortés" sur une vingtaine de centimètres. Parfois il a fallu creuser jusqu'à plus d'un mètre

(1) Il y avait également du trichlorophénol sodique et probablement des produits intermédiaires de la synthèse des dioxines comme des dibenzofuranes, des chlorophénoxyphénols, des chlorodiphényléthers et autres isomères des chlorodibenzodioxines, tous hautement toxiques également.

de profondeur ; toute la terre dangereuse a été stockée dans des sacs de plastique ; des maisons entières ont été abattues. Même les gravats ont été soigneusement lavés à l'eau et au savon de Marseille, avant d'être coulés dans du béton.

Tous ces déchets sont allés rejoindre une grande fosse de 7 m de profondeur rendue étanche grâce à une couche de plastique, puis comblée par de la terre. Au-dessus de cette sépulture, qui renferme aussi les restes des animaux contaminés, on édifiera un jardin, car il n'est plus question d'y habiter. A l'entour, la vie continue, mais les habitants n'ont pas le droit de consommer les fruits ou les légumes de leur jardin. La même interdiction vaut d'ailleurs pour une zone plus large, dite R, de plus d'un millier d'hectares et où vivent plus de 30 000 personnes. La zone de 115 hectares, dite zone A, avait été la plus touchée jusqu'à 5 000 microgrammes par m<sup>2</sup> ; un rapport de l'OTAN, à qui on avait fait appel au moment de l'accident, avait fixé un seuil limite de 0,0125 microgrammes par m<sup>2</sup> ; cette norme avait d'ailleurs été tenue secrète, car les services officiels italiens avaient accepté, eux, un chiffre 400 fois supérieur.

Cette zone, qui avait dû être entièrement évacuée, a pu être en partie récupérée, puisque 60 hectares ont été réouverts à la population, sous condition de ne pas cultiver la terre. En revanche, en ce qui concerne les 50 hectares restants, les pronostics sont plus réservés. Faudra-t-il les rayer définitivement de la carte ? Là aussi, on creuse une immense fosse, cratère géant de 90 000 m<sup>3</sup>, où seront ensevelis des déchets de cette zone. 60 ouvriers travaillent toujours 4 heures par jour, en tenue d'astronaute, à enlever la terre, abattre puis réduire les arbres en menus morceaux, et à démolir les maisons. Ils en ont encore pour un an ou deux de travail. Trois organismes sont chargés de la gestion des déchets.

- Le Bureau spécial de Seveso, présidé par le sénateur Noé (qui escortait notre mystérieux camion !) ; cette instance régionale a été créée tout de suite après l'accident.

- La Commission nationale scientifique, nommée le 4 août 1976 sous la tutelle du ministère de la Santé, et présidée par le professeur Cimmino, scientifique italien.

- Le Comité international d'enquête, créé en 1979 et présidé par le professeur Klingberg, un épidémiologiste de réputation mondiale, qui enseigne à la faculté de médecine de Tel-Aviv.

Ce sont les déchets restés dans l'usine elle-même qui posent à tous ces experts les plus graves problèmes. D'une part ce sont les plus contaminés, d'autre part, il a été clairement établi qu'ils ne resteraient pas en Italie. Hoffmann-La Roche s'y est formellement engagé auprès du gouvernement italien qui n'en veut pas sur son territoire. Alors qu'en faire ? Les offrir au pays voisin ? A la France ?

L'atelier où est survenu l'accident, le bloc B, est aujourd'hui blindé. A l'intérieur, trois réacteurs dont celui qui a explosé. Les ouvriers

travaillent actuellement à leur démolition ainsi qu'à celle de toutes les tuyauteries et réservoirs attenants. Ce matériel contiendrait encore, collé contre ses parois, 1 kg de dioxine. Encore une fois, ce chiffre avancé par les autorités italiennes est difficilement vérifiable. Il est peut-être beaucoup plus élevé ! Et pourtant, tous les déchets salins, ce qui restait de la réaction, qui encombraient le réacteur lui-même, ont été enlevés en automne dernier ; il y en avait un peu plus de 2 tonnes qui auraient contenu 300 grammes de dioxine, ce qui est énorme.

Ces résidus se présentent sous l'aspect d'un magma blanchâtre, tout le solvant s'étant évaporé au moment de l'accident. Ils ont été mis dans des sacs de plastique puis placés dans des fûts métalliques revêtus de résine époxy, eux-mêmes enfermés au milieu d'une couche d'argile dans de plus grands fûts, renforcés par un encerclage métallique et peints en bleu. Ces fûts d'un poids total de 6,555 tonnes sont numérotés de 1 à 41, ces numéros étant peints à la bombe. Ce sont ces déchets là qui ont passé la frontière Française, dans notre camion fantôme.

La façon dont cette affaire a éclaté est pour le moins curieuse. Le premier acte se déroule le 1<sup>er</sup> octobre 1982, lors d'une réunion de la Convention de Londres, organisation qui réglemente et contrôle les immersions de déchets, entre autres radio-actifs, dans l'Atlantique. Ce jour-là, des représentants du gouvernement italien, pays qui n'a pourtant jamais adhéré à cette Convention, assistent à la séance. Ils présentent un projet d'immersions qui demande réflexion aux membres de l'assemblée. Il s'agit des trois réacteurs et de toute la tuyauterie attenante du bloc B de l'usine ICMESA débarrassés des 2,2 tonnes de résidus dont nous avions alors déjà hérités. En tout 70 m<sup>3</sup> de déchets imprégnés de 1 kg de dioxine, 120 m<sup>3</sup> si l'on y ajoute les gravats.

On apprendra par la suite que leur première requête à ce sujet auprès de la Convention remonte à décembre 1980, une seconde demande ayant été faite début 82. Ce jour-là, lors de la troisième tentative des officiels italiens, il y a dans la salle un observateur qui sursaute en entendant leur discours. Il s'agit de Katia Kanas, présidente de l'association écologique Greenpeace, présente en tant qu'observateur indépendant. S'étant toujours opposé à l'immersion des déchets radio-actifs, Greenpeace ne peut tolérer le recours aux mêmes méthodes pour des déchets aussi toxiques que la dioxine.

Il est important de souligner que seuls deux pays parmi les vingt représentés à cette convention se sont déclarés d'emblée contre le projet d'immersion du gouvernement italien ; il s'agit du Danemark et du Portugal. Premier réflexe de Katia Kanas : elle envoie un télex au ministre de l'environnement français, M. Crépeau, pour lui demander de s'opposer à ce projet italien. Elle obtiendra une réponse positive trois mois plus tard.

Coup de théâtre ! Mi-octobre 1982, donc

quelques jours plus tard, le Conseil régional de Lombardie annonce que 41 fûts ont quitté Seveso pour une destination inconnue et qui ne sera pas révélée. Le conseil conclut son communiqué en déclarant qu'il entend ainsi démentir les accusations de Greenpeace, quant à l'immersion des déchets dans l'Atlantique. Cette nouvelle jette la confusion et chacun pense que ces 41 fûts correspondent à ce que l'on voulait offrir aux fonds marins. Mais ce communiqué n'est annoncé qu'après coup car, rappelons-le, ces fûts ont déjà quitté l'Italie pour la France, le 10 septembre, c'est-à-dire depuis un mois, sans que les autorités françaises, apparemment, aient été alertées; du moins à notre connaissance. Seules deux ou trois personnes seraient dans le secret, et les dirigeants d'Hoffmann-La Roche eux-mêmes, ne sauraient rien de la destination du convoi. Les documents concernant cette affaire auraient été déposés chez un notaire de Milan, Maître Federico Guasti.

Mais nous savons par ailleurs qu'une clause du contrat prévoyait que l'identité du destinataire devait être maintenue secrète, sous réserve, si elle venait à être révélée, de retourner à l'expéditeur cette marchandise si compromettante. Aujourd'hui, le projet d'immersion a finalement été officiellement abandonné; il faudra trouver une autre solution pour se débarrasser des réacteurs et de leurs tuyauteries. Mais les 41 fûts, eux, ont disparu. Nous avons tenté d'en suivre la trace le plus loin possible.

La cargaison est entrée en France sous douane. C'est-à-dire qu'initialement, elle voyageait en transit le plus légalement qui soit, l'importation de déchets n'étant pas soumise à une réglementation particulière. Dans ce cas-là, l'entreprise chargée du transport est seulement tenue de remplir un document de douane, appelé T2, qui mentionne le nom du transporteur, le numéro d'immatriculation du véhicule, la désignation de la marchandise, le lieu de départ et de destination. Lorsque le véhicule franchit un passage douanier, le chauffeur doit y laisser un avis de passage, où ne figure que le numéro du T2, le numéro d'immatriculation du véhicule, la date de passage et le nom de la frontière de sortie. C'est ce petit bulletin qui a été remis à la douane française à Vintimille, le 10 septembre.

Première difficulté : l'administration des douanes n'est pas volontiers bavarde; se retranchant derrière le secret douanier, elle n'a pas voulu nous donner accès, officiellement, aux documents. Par des voies détournées, nous avons quand même pu obtenir une partie d'entre eux et ils nous ont permis de suivre l'itinéraire de notre camion jusqu'à Saint-Quentin, dans le département de l'Aisne. Interrompant son périple, non loin de la frontière belge vers laquelle il semblait se diriger, le véhicule est resté bloqué plusieurs jours à St-Quentin, avant que le transporteur ne se décide, par l'intermédiaire de Gondrand Frères, un transitaire bien connu de St-Quentin et agréé par les douanes, à dédouaner sa cargaison; c'est-à-dire à acquitter les droits

qui lui permettaient de la laisser sur le territoire français.

Que s'est-il vraiment passé? Ce dédouanement était-il prévu ou s'est-il brusquement imposé? Il est difficile de répondre, mais il semblerait que les autorités sanitaires belges, ayant eu vent de l'affaire, n'aient pas cru bon de laisser entrer sur leur territoire, même si elle n'était destinée qu'au transit, cette dangereuse cargaison. Obligé de changer ses plans à la dernière minute, quelle solution de remplacement le transporteur a-t-il choisie?

À l'origine, c'était la société Mannesmann Italiana, de Milan, spécialisée dans la gestion de déchets industriels, qui s'était vu confier, par Hoffmann-La Roche, l'élimination de ces 41 fûts. Il s'agit d'une filiale du groupe allemand Mannesmann Handel AG de Düsseldorf qui, lui, n'a rien à voir avec l'industrie des déchets. Mannesmann Italiana a sous-traité avec une autre entreprise spécialisée, dont Hoffmann-La Roche n'a voulu donner ni le nom, ni la nationalité, et dont on sait seulement qu'elle n'est pas italienne.

Après maintes recherches, nous avons fini par retrouver ce mystérieux convoyeur. Il s'agit d'un courtier en déchets, dont le bureau est situé à Marseille et qui possède plusieurs sociétés. Il y a encore quelques années, il possédait l'exclusivité en France pour envoyer les déchets chlorés à bord des bateaux incinérateurs qui opèrent en mer du Nord. C'est également lui, par le biais d'une de ses sociétés, qui se charge de l'élimination des polychlorobiphényles d'EDF, ces fameux PCB, molécules extrêmement stables qui servent d'isolant électrique et qui sont des polluants réputés hautement cancérigènes. Ce courtier n'est lui-même qu'un intermédiaire. Un bureau à Marseille et un téléphone lui suffisent pour acheminer ses cargaisons. Il connaît parfaitement les rouages de cette organisation parallèle qu'est le monde du déchet industriel et ce n'est pas un hasard s'il a fait appel à ses services. Comme il ne possède pas de camion, il a du faire appel à une troisième entreprise, de transport cette fois : la SATM, qui sous-traita avec la Trajora, dans l'Ain.

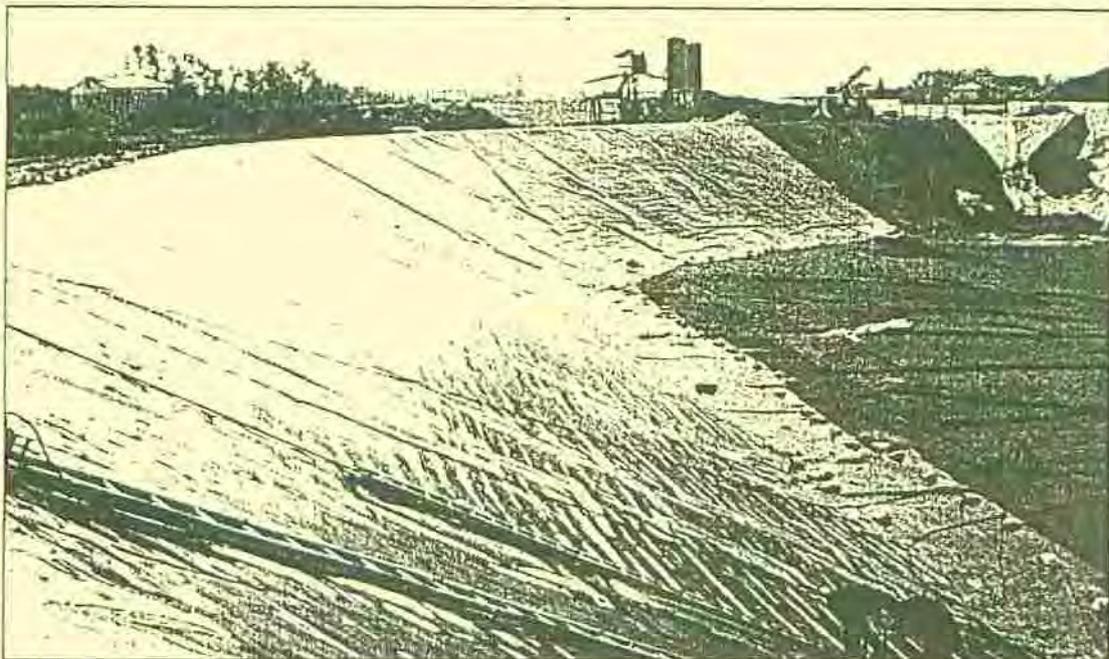
Nous n'avons pu suivre la piste plus loin. Les fûts auraient d'abord été déchargés à St-Quentin, dans un entrepôt loué à un établissement spécialisé dans la fabrication de citernes, par une des sociétés appartenant à notre courtier. Dans le cadre discret de cette vaste usine, qui a connu autrefois des jours meilleurs, s'empilent encore des milliers de condensateurs provenant de transformateurs électriques d'EDF et remplis de polychlorobiphényles (PCB) : un travailleur indépendant était chargé par notre courtier de vider ces condensateurs, l'opération s'effectuant de manière quelque peu artisanale. Mais que sont-ils devenus? Question inquiétante car de nombreuses hypothèses doivent être envisagées. Alors qu'ils auraient passé la frontière française sous une appellation qui aurait pu permettre à des spécialistes de les reconnaître, ils ont été

dédouanés sous une appellation plus vague (2). Et nous pouvons penser que depuis ils ont été débaptisés à nouveau, et peut-être peints en rose...

Le ministère français de l'Environnement, qui enquête officiellement auprès du gouvernement italien et de la société Hoffmann-La Roche et qui estime "regrettable" la prise de position de cette dernière dans l'affaire, s'est vu répondre par un jeu de devinettes. La société Hoffmann-La Roche, qui par ailleurs déclare qu'elle ne connaît pas la destination des déchets, déclare également qu'ils ne sont ni en Italie, ni en Suisse, ni déversés dans la mer. Dans un télex adressé le 21 octobre 1982 au ministère français de l'Environnement, cette société a également

actuellement enterrés depuis le 4 novembre sous 3 à 5 mètres d'argile, dans une décharge agréée et contrôlée, qui a déjà accepté de tels déchets et qui a reçu une autorisation pour en recevoir 150 tonnes au total. Ce site serait dans une zone non sismique.

Tous ces indices devraient permettre d'éliminer d'emblée les sites français ; aucune décharge agréée et contrôlée de notre territoire ne correspond à ces caractéristiques. Les Directions interdépartementales de l'industrie, responsables entre autres de la surveillance de ces décharges, et qui ont été mobilisées par le ministère de l'Environnement pour essayer de retrouver les 41 fûts, n'ont rien trouvé.



Un cimetière étanche pour les déchets peu contaminés. Cette fosse est l'une des deux qui serviront de sépulture aux déchets peu atteints par la dioxine (végétaux, terre, débris de maisons, etc.). Le revêtement d'argile sur lequel on a disposé une couche de plastique est destiné à éviter des infiltrations jusqu'à la nappe d'eau souterraine.

indiqué, mais avec toutefois beaucoup moins d'assurance : « il est à notre avis exclu que le dépôt se trouve en France » !

Puisque nous sommes obligés de jouer au détective, nous livrons nos indices à nos lecteurs. Toujours d'après Hoffmann-La Roche, les fûts, recouverts d'une couche supplémentaire de polyuréthane de 10 cm d'épaisseur, seraient

Photo: Ufficio Speciale Seveso

(2) Les fûts ont passé la frontière française sous le nom de « Résidus solides et déchets industriels contenant des produits aromatiques chlorés (TCDD, TCE, TCB, en provenance de Meda) ». Ils sont été dédouanés le 17 septembre sous l'appellation : « Dérivés d'hydrocarbures polycycliques aromatiques alogénés et autres », définition nettement moins précise !

Par un télex du 19 octobre 1982, la société France-Déchets, qui exploite 6 décharges de ce type dans l'Hexagone, a confirmé ne pas avoir reçu de tels déchets. La même confirmation a été donnée par Pec-Engineering, autre société maîtresse dans la branche, qui avait été sollicitée en mars 82 par le Bureau spécial de Seveso pour étudier l'éventualité d'une incinération dans leur centre de Saint-Vulbas, dans l'Ain. Alors, où sont-ils donc passés ?

**Première hypothèse : les déchets sont à l'étranger.** Après avoir été dédouanés à Saint-Quentin, ils auraient simplement changé de véhicule et, peut-être sous une autre appellation.

auraient réussi à franchir la frontière ou à être embarqués à bord d'un bateau. On a beaucoup parlé de l'Allemagne de l'Est, qui pouvait être leur destination première. Mannesmann Italiana travaille beaucoup avec ce pays. Mais on voit mal pourquoi l'Allemagne de l'Est ferait autant de difficultés pour révéler que les déchets sont dans une de ses décharges. L'Allemagne fédérale, quant à elle, où l'on a également supposé qu'ils étaient, a formellement démenti le fait dès le 16 octobre 1982.

On sait de sources officielles, que l'Allemagne fédérale, qui avait été sollicitée par la filiale Givaudan, a refusé impérieusement de laisser pénétrer sur son sol, ne serait-ce qu'une parcelle des poisons de Seveso. Mais peut-être sont-ils entrés clandestinement sous une autre appellation ? Notre courtier avait travaillé, semble-t-il, avec une autre décharge argileuse, située non loin de Mannheim. Si les déchets ont été déposés là, on comprend que les destinataires, qui auraient agi contre les vœux de leur propre gouvernement, n'aient pas envie qu'on révèle leur identité. Quoi qu'il en soit, et c'est ce qui reste le plus inquiétant pour les Français, nous n'avons trouvé aucune trace douanière qui permette de prouver que cette cargaison soit sortie de notre territoire.

**Deuxième hypothèse : le fond des mers.** Si aucune hypothèse ne peut être définitivement écartée, celle-ci est sans doute celle qui laisserait le moins de traces et coûterait le moins cher. L'opération serait tout à fait illégale. Et, pourquoi les représentants du gouvernement italien auraient-ils demandé une autorisation ultérieure auprès de la Convention de Londres ? Pour se couvrir ? La clause du contrat risquerait dans ce cas d'être difficile à respecter. Le destinataire ne risquant pas de renvoyer la marchandise à l'expéditeur.

**Troisième hypothèse : le centre de retraitement de la Hague.** Ce type de déchet particulier, dont on ne peut se débarrasser et dont la toxicité est redoutable rappelle les déchets radio-actifs. Mais elle ne les rappelle qu'en cela. Cependant, le centre de La Hague possède des aires de stockage suffisamment surveillées et contrôlées pour se prêter à l'entreposage de ces fûts. N'oublions pas que le sénateur Noé, président du Bureau spécial de Seveso, est vice-président de l'Agence internationale pour l'énergie atomique à Vienne, et connaît bien les rouages du monde nucléaire. Mais, cette thèse ne semble pas vraiment probable, car ce centre a suffisamment de problèmes pour gérer les déchets nucléaires sans se charger de problèmes supplémentaires (à moins que ce ne soit dans le secret le plus total !).

**Quatrième hypothèse : l'incinération.**

● A bord d'un bateau incinérateur ? On peut envisager cette éventualité, sachant que notre courtier travaille avec la société allemande qui exploite le « Matthias II ». Mais ces bateaux

n'acceptent que des produits liquides : la disposition de leurs chaudières permet difficilement d'y envoyer des fûts entiers.

● Dans une cimenterie ou une centrale thermique ? Il existe en effet en France quelques établissements qui acceptent les déchets industriels. La centrale thermique de Courrières, dans le Pas-de-Calais n'accepte que les liquides et refuse de toute façon les résidus toxiques ou corrosifs. La cimenterie de Barlin dans le même département, refuse également les résidus dangereux. En revanche, dans le centre d'incinération de Saint-Romain-de-Colbosc, près du Havre, les fûts peuvent être directement injectés dans le four. Là, aboutissent notamment les déchets de l'industrie pétrolière et pétrochimique. Mais le centre n'accepte pas les déchets chlorés et ouvre chaque fût avant de l'incinérer, pour en contrôler le contenu.

Le seul centre d'incinération qui était habilité à se charger des déchets en toute sécurité est le centre de Saint-Vulbas dans l'Ain, qui appartient à la société Pec-Engineering ; cette dernière, nous l'avons évoqué précédemment, avait été pressentie pour le faire en mars 82, par le Bureau spécial de Seveso. Cette firme avait établi un devis d'étude pour découper le matériel contaminé du bloc B, le décontaminer ensuite dans son centre de Saint-Vulbas en plongeant les morceaux de ferrailles imprégnés de dioxine dans un solvant ; il suffisait ensuite de brûler le solvant. Portées à 1 200° durant plus de deux secondes, les molécules de dioxine se cassent et la combustion se déroule avec un bon rendement.

Les ferrailles débarrassées de la dioxine auraient ensuite pu être entreposées en RFA, dans les mines de sel d'Herfa Neurode par exemple. Pec-Engineering n'a appris qu'à l'automne que l'affaire serait traitée ailleurs sans doute à meilleur prix. Cette solution, si elle avait été adoptée, n'aurait sans doute pas été la plus mauvaise, mais elle aurait probablement été tenue secrète pour ménager les inquiétudes des habitants de la région.

**Cinquième hypothèse : la mise en décharge.**

Là encore, nous nous sommes cantonnés aux cas les plus probables. Mais il n'est pas exclu que les fûts aient peut-être été déposés dans une décharge sauvage ou dans une ancienne mine.

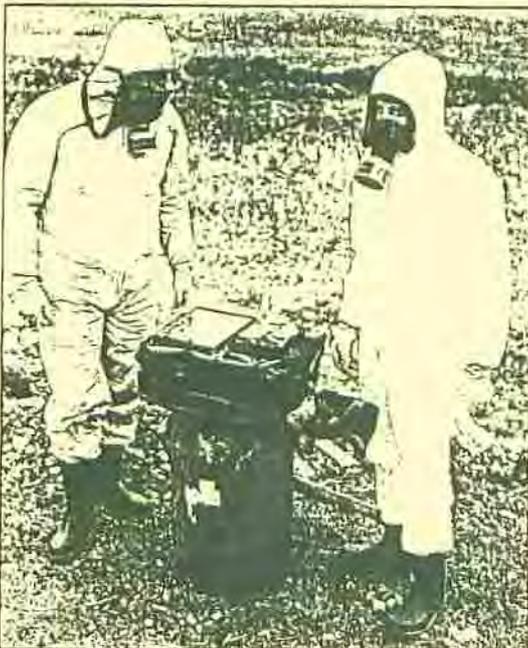
● La décharge d'Amponville ? Non loin de Paris en Seine-et-Marne, cette ancienne carrière remplie de résidus toxiques, entassés depuis des années par une usine appartenant à Philips, a été laissée à une filiale d'Hoffmann-La Roche, La Quinoléine, lorsque cette dernière a racheté l'usine. Toutefois, repérée par les pouvoirs publics, cette décharge sauvage a fait l'objet d'un procès et il paraîtrait inopportun d'avoir choisi ce site, placé sous contrôle régulier.

● La décharge de Bellegarde ? A mi-chemin entre Nîmes et Arles, cette ancienne carrière, exploitée aujourd'hui par la société France-Déchets fait partie de la douzaine de décharges

autorisées à recevoir des déchets appelés pudiquement "spéciaux". Précisons qu'il est interdit d'entreposer de la dioxine en France, même dans les décharges autorisées.

Une curieuse affaire a attiré notre attention sur ce site. En 1980, une série de camions italiens appartenant à Mannesmann Italiana y a déposé quelque 500 tonnes de déchets hautement toxiques, cocktail principalement à base de chlore, de fluor et de benzène : une simple autorisation verbale du préfet permettait ce trafic et seule l'intervention d'un comité de défense local a réussi à empêcher le dépôt de 1 500 tonnes supplémentaires. Ces premiers déchets avaient-ils un lien direct avec Seveso ?

Ils provenaient, paraît-il, d'une usine de colorants située à proximité de Milan. Mais,



*Aujourd'hui, sept ans après la catastrophe, les spécialistes de la décontamination doivent encore revêtir ces combinaisons étanches et ces masques munis de filtres spéciaux pour pénétrer dans la zone la plus contaminée de Seveso.*

lorsque l'un des membres du comité de défense voulut aller se rendre compte sur place, il ne trouva à l'adresse indiquée qu'une usine désaffectée d'extincteurs. Alors, nous nous sommes posés la question : dans l'usine ICMESA, l'accident a eu lieu dans le bloc qui fabriquait du trichlorophénol ; après la catastrophe, on a démolé jusqu'aux maisons avoisinantes lorsqu'elles étaient contaminées, mais qu'a-t-on fait des produits chimiques qui étaient utilisés ou fabriqués dans les autres unités ? Est-ce que ce sont ces produits-là qui ont abouti à Bellegarde ? Et les 41 fûts qui nous préoccupent ne

peuvent-ils les avoir rejoint ?

■ La décharge de Roumazières-Loubert ? Située à l'ouest de Limoges, dans le département de la Vendée, au lieu-dit l'Affit, elle fait également partie des sites autorisés. Mais elle appartient à une société dont notre courtier possède 50 % des parts. Il n'est donc pas impossible que ce dernier ait pu enfouir les fûts dans sa propre décharge !

■ La décharge de Menneville ? Dans le nord de la France, à une centaine de kilomètres de St-Quentin, c'est un autre Neuron de France-Déchets. Les recherches menées par les Directions Interdépartementales de l'Industrie, concernées par l'une ou l'autre des trois décharges que nous venons de nommer n'ont pas permis de retrouver les 41 fûts italiens.

De St-Quentin, nos fûts ont aussi pu être chargés sur une péniche jusqu'à un centre de traitement de déchets industriels. Il en existe bien un à une centaine de kilomètres seulement de St-Quentin : celui de Sovaleg à Prouvy, qui dispose justement d'un quai de transbordement le long de l'Escaut. Inaugurée le 15 octobre dernier, cette plate-forme qui appartient à la Sertiru et à la SCORI, aurait déjà acquis, malgré sa courte existence, la réputation de "retravailler" certains déchets, diluant par-ci, incorporant de la sciure par là, avant de pouvoir les envoyer, soit vers des centres d'incinération, soit vers des décharges, principalement celle qui est proche de Menneville. Or, la SCORI, qui possède plusieurs agences en France et dont la vocation reste la prestation de service en matière de valorisation et d'élimination de déchets, entretient des relations d'affaires privilégiées avec Mannesmann Italiana. C'est entre les mains de la SCORI que Mannesmann aurait pu faire passer les 41 fûts ! Notre courtier ne servait-il donc que d'intermédiaire ? Ou la SCORI a-t-elle refusé de se charger des déchets ?

Afin de pouvoir écarter toutes ces hypothèses, qu'on nous dise clairement, preuves à l'appui, où sont passés ces 41 fûts qui contiennent l'un des produits les plus toxiques au monde. Sinon, nous ne pourrions écarter l'hypothèse que la dioxine a été camouflée en France, prête à contaminer la population alentour. Le danger est de taille. Au bord du scandale, le gouvernement américain, confronté à ce poison violent, vient de s'engager à racheter la ville de Times Beach (Missouri) de 2 400 habitants et dont les routes avaient été arrosées, il y a une dizaine d'années, avec un mélange d'huiles usagées contenant de la dioxine.

Encore une fois, il est inadmissible qu'un gouvernement puisse envoyer à un autre un tel cadeau empoisonné et se contenter ensuite de jouer aux devinettes, sans être en mesure de donner une réponse précise aux questions qu'on lui pose.

**Jacqueline DENIS-LEMPEREUR ■**