

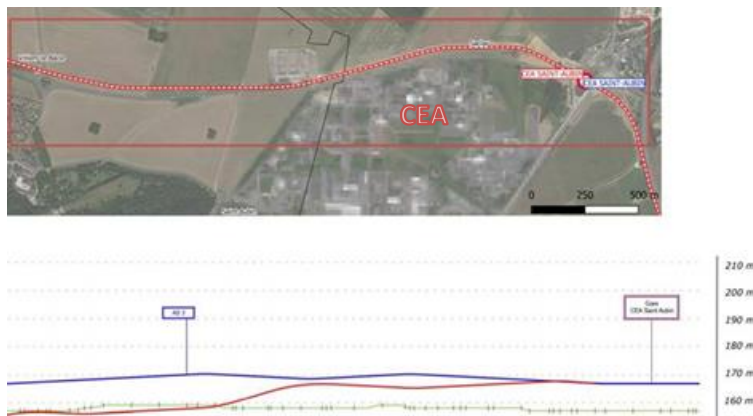
## Enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique modificative, concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles chantiers », modifié en sa partie Ouest (tronçon reliant les gares « CEA Saint-Aubin » et « Versailles Chantiers »)

Le projet de construction de la ligne 18, et notamment la question spécifique de l'implantation de la gare du CEA-Saint Aubin à horizon 2027, sur la commune de Saclay, a suscité de nombreuses interrogations et inquiétudes au regard des installations nucléaires du CEA et de CIS-Bio.

Cette nouvelle enquête publique du 28 juin au 30 juillet 2021 fait suite à de nouvelles évolutions du projet :

- la modification du profil en long et de la solution technique entre l'arrière-gare du CEA Saint Aubin, au niveau du poste source électrique de Villiers-le-Bâcle et le sud du Golf national sur la commune de Magny-les-Hameaux (au niveau de l'ouvrage annexe n° 15) : remplacement du viaduc par une « mise au sol » sur 5 km environ et adaptation des transitions aux extrémités ;
- le déplacement de 200 m environ de la gare Saint-Quentin Est pour en améliorer l'insertion urbaine et la modification associée de la solution technique entre cette gare et l'ouvrage annexe n° 15 (remplacement d'une section en tunnel par une tranchée couverte) ;
- la modification de l'emplacement de cinq ouvrages annexes entre Saint-Quentin Est et Versailles Chantiers et l'ajustement du tracé du tunnel.

Seule la première modification concerne le périmètre de la CLI. Toutefois, cette incidence est très limitée dans la mesure où la gare du CEA-Saint-Aubin est conservée dans sa configuration initiale (localisation, altimétrie) et que la mise au sol du tronçon ouest est prévue par une rampe au niveau du poste source RTE sur la commune de Villiers-le-Bâcle comme on peut le voir sur la page 6 de la pièce A2 (en bleu l'altimétrie du projet initial, en rouge le projet modifié). Les différences d'altimétrie sur le tracé au droit du CEA sont minimes (fin de la rampe) et l'emprise au sol de cette partie du tracé est identique.



Cette mise au sol sur une longueur d'un peu plus de 5 km est également schématisée sur la page 6 de l'Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la modification de la déclaration d'utilité publique (DUP) du 24 mars 2021 (pièce J.9d).

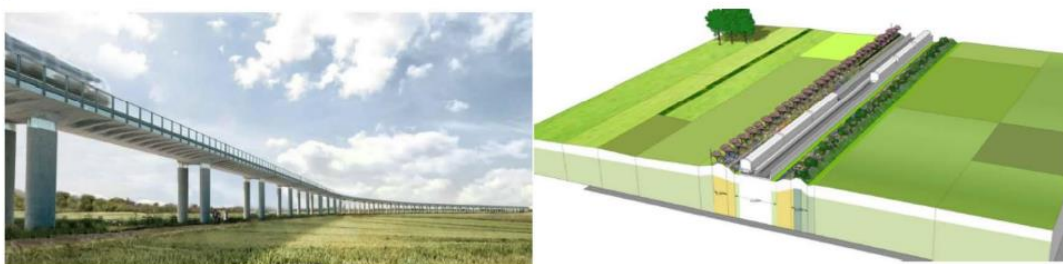


Figure 3 : Configuration en viaduc (version antérieure) et version « au sol » présentée dans le dossier au niveau de la commune de Châteaufort (source : dossier)

La Commission locale d'information de Saclay rappelle donc les points de vigilance, publiés dans une information de juillet 2020 présentée en Assemblée plénière du 15 septembre 2020, sur l'implantation de la future gare du CEA Saint-Aubin et les interrogations sur les risques nucléaires résiduels des installations, notamment l'INB 72 (stockage de déchets), l'évacuation des combustibles et les programmes de démantèlement en cours et à venir, ainsi que leurs incidences sur la future révision du PPI qui devra intégrer l'exploitation de la gare et la circulation des trains à horizon 2027.

A noter également que la CLI s'interroge sur le périmètre actuel du PPI qui inclut potentiellement la gare aérienne d'Orsay-Gif et que la révision de ce PPI devra prendre en considération le risque d'agression des INB depuis les gares et voies impactées au regard des études de sûreté abordées dans le document D (page 29) dont la CLI n'a pas eu connaissance.

Dans le document G3 (page 262), il est précisé que « *Le tracé de la Ligne 18 traverse la zone de danger immédiat délimitée à partir des scénarios d'accident enveloppe. La zone de danger déterminée en 2011 par l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), alors que les deux réacteurs nucléaires (INB n° 40 OSIRIS et INB n° 101 ORPHEE) étaient encore en activité, a été réduite récemment suite à la mise à l'arrêt (en 2015 et 2019 respectivement) de ces installations, ce qui a été officialisé par un « porter à connaissance » du préfet de l'Essonne en date du 11 février 2020. L'emplacement de la gare CEA Saint-Aubin ne se trouve plus dans le périmètre de la zone de danger (cf. volet état initial, chapitre 5.8 Risques technologiques et pyrotechniques).*

Il est à rappeler que les voies et la gare du CEA Saint-Aubin, et même peut-être celle de Orsay-Gif (à confirmer), se situent toujours dans le périmètre du PPI encore en vigueur et que le Préfet doit réviser en conséquence. L'existence d'une nouvelle infrastructure (rampe) au droit du CEA pose également la question des conséquences d'un scénario accidentel tel qu'un déraillement de train dans ce périmètre.

Pièce G3 (page 366) : la mise au sol n'est pas indiquée dans le tableau des impacts qui ne mentionne que le viaduc dans le périmètre de la zone de dangers. A actualiser avec la partie au sol et la rampe, au droit du site du CEA.

Enfin, la question de la malveillance (attaque depuis la gare ou la rame) n'est pas abordée dans le dossier (étude de sûreté ?). Il s'agit d'un point important au regard de la sensibilité des installations, et ce malgré les nombreux arrêts de réacteurs et programmes de démantèlement.

## Enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la ligne 18



Le projet de construction de la ligne 18 et notamment la question spécifique de l'implantation de la gare du CEA-Saint Aubin à horizon 2027, sur la commune de Saclay, a suscité de nombreuses interrogations et inquiétudes.

L'Enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue) à Versailles Chantiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous (91) qui se déroule du 15 juin au 17 juillet 2020 concerne les modifications nécessaires des Plans Locaux d'Urbanismes (PLU) des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous, mais intègre également une modification majeure relative à l'implantation de la gare intitulée CEA Saint-Aubin sur la commune de Saclay.

Cette implantation était en effet initialement impossible car située dans le périmètre de danger du CEA interdisant toute construction en raison de 2 contraintes majeures :

- la zone du Porter à Connaissance (PAC) de 2011, instaurant une zone de danger de 1 km autour du réacteur OSIRIS (INB n° 40),
- la Zone Non Aedificandi (ZNA) interdisant toute construction dans une zone de 500 m autour des INB de Saclay, datant de 1947 (mise à jour dans un décret de 1960).

En assemblée générale de la CLI, le 7 janvier 2020, l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN) a présenté le projet de modification de ce périmètre de maîtrise de l'urbanisation, sur la base des études de sûreté réalisées par les exploitants, et compte tenu de la diminution des risques nucléaires des INB du site de Saclay, en particulier pour les INB 40 (réacteur OSIRIS) et 29 (CIS Bio International, en raison de la production d'iode 131). Cette étude de l'ASN s'appuie, notamment, sur l'avis de l'IRSN 2017-00127 du 7 avril 2017.

Le compte-rendu de cette assemblée générale ainsi que la présentation de l'ASN sont disponibles en ligne sur le site internet de la CLI ([www.cli.essonne.fr](http://www.cli.essonne.fr)).

Considérant l'arrêt du réacteur OSIRIS, ainsi que de tous les réacteurs expérimentaux du site du CEA, et enfin la délocalisation au Pays-Bas de la production d'iode 131 sur l'INB 29, l'ASN a conclu, dans un rapport d'information sur les risques du site de Saclay de janvier 2020, transmis au préfet de l'Essonne le 31 janvier

2020, que ce périmètre de maîtrise de l'urbanisation devait être réduit à **250 m autour des clôtures** du CEA et de CIS Bio International.

Ce nouveau périmètre se substitue au PAC de 2011 et à la *zone non aedificandi* de 1947, permettant désormais la construction de la gare « CEA Saint-Aubin » dans le quadrant Sud-Ouest du carrefour du Christ tel que présenté en page 80 de la pièce G3. Toutefois, cette modification substantielle de ce périmètre de maîtrise de l'urbanisation devait être actualisée dans les PLU des communes concernées, et notamment Saclay, à la demande du Préfet, sur la base des conclusions du rapport de l'ASN.

Dans la pièce G1 – *Etude d'impact – Etat initial de l'environnement*, les modifications relatives à l'implantation de la gare de CEA Saint-Aubin sont indiquées en orange, mais, en page 54, la date de transmission de cette position par le Préfet au Maire de Saclay n'est pas précisée, alors que l'annexe J16 contient ce courrier (daté du 11 février 2020), mais également l'arrêté municipal n° 63/2020 du 9 avril 2020 portant mise à jour du Plan Local d'Urbanisme intégrant cette modification du périmètre de la zone de danger. Il en est de même pour la pièce G2 – Etat initial en page 619 qui n'intègre pas la mise à jour de cette date.

A noter également que cette zone de maîtrise de l'urbanisation autour des sites nucléaires de Saclay, sur la base des recommandations de l'ASN, ne correspond pas au périmètre du Plan Particulier d'Intervention (PPI) en vigueur, élaboré par le Préfet de l'Essonne en 2013) qui établit un rayon de 2,5 km autour du CEA. Ce PPI, qui décrit les actions des pouvoirs publics à l'extérieur du site en cas d'accident majeur sur l'une des 9 INB de Saclay, devra prochainement être révisé pour intégrer à la fois l'évolution des installations nucléaires du site, mais également la nouvelle doctrine nationale suite à la catastrophe de Fukushima de 2011. En effet, le rayon des PPI autour des centrales nucléaires françaises est passé de 10 à 20 km, mais le rayon autour des centres de recherches tels que le site de Saclay n'est pour l'instant pas fixé.

Aussi, compte tenu de l'ensemble des pièces de l'enquête publique et, en particulier, celles concernant l'implantation de la gare « CEA Saint-Aubin » et le tracé de la ligne 18 à proximité du site CEA de Saclay, la Commission locale d'information des installations nucléaires du Plateau de Saclay souligne la cohérence des démarches engagées sur le plan réglementaire pour une mise en service du tronçon Orly-Saint-Aubin à horizon 2027, mais insiste toutefois sur les points de vigilance suivants :

- L'absence de transmission à la CLI des documents liés à la modification du PLU de Saclay (rapport définitif de l'ASN, courrier du Préfet de l'Essonne) en amont de l'enquête publique.
- Le défaut de communication des informations au grand public lors de l'arrêté municipal du 9 avril 2020 portant modification du PLU de Saclay (affichage réglementaire durant la période de confinement, absence d'informations sur le site internet de la ville, PLU actualisé mis en ligne qu'à la mi-juin au début de l'enquête publique).
- Les interrogations sur les risques nucléaires résiduels des installations, notamment sur l'INB 72 (stockage de déchets), l'évacuation des combustibles et les programmes de démantèlement en cours et à venir et leurs incidences sur la future révision du PPI qui devra intégrer l'exploitation de la gare à horizon 2027.