

**COMMISSION « LOCALISATION » CLIS
PV DE LA REUNION DU 26/03/13**

Etaient présents : Mmes FRANÇOIS, PEUREUX, MM. FRANÇOIS, président de la commission, DESCHAMPS, rapporteur, AUBRY, CANOVA, COUDRY, EDOT, FERNBACH, FOUCAULT, FOURNIER, GAULUET, LABAT, LHUILLIER, LORCIN, MALINGREAU, REMMELE, Mlle COLON, Mme JEAN DIT PANNEL et M. JAQUET.

MM. FARIN et HERNONCOURT (ANDRA) présentent l'esquisse industrielle du projet de stockage et les propositions d'implantation.

- Rappel du calendrier

- 2013 : débat public du 15 mai au 31 juillet puis du 1^{er} septembre au 15 octobre
- 2014 : passage de la phase « esquisse » à la phase « avant-projet »
- 2015 : dépôt de la demande d'autorisation de création du centre de stockage

- Présentation des installations

M. FARIN indique que l'esquisse présentée est encore largement évolutive (environ 30 % à définir) et s'affinera progressivement jusqu'à 2018.

La solution de référence pour le débat public de 2013 comprend l'installation souterraine et deux installations en surface :

- la première à l'aplomb du centre de stockage, avec deux scénarios possibles, soit sur le territoire communal de Mandres, soit sur celui de Bonnet. La superficie serait d'environ 240 ha, dont 110 ha de versées, pour accueillir les 4 puits d'accès verticaux, les puits d'aération et de ventilation, les bassins d'orage et de décantation et des bâtiments techniques. Le choix définitif sera fait après le débat public. Le scénario de référence présenté est celui le plus au centre de la ZIRA (forêt de Mandres),

- la seconde implantée, conformément aux demandes exprimées par le Comité de haut niveau, dans la zone interdépartementale Bure/Saudron, côté Haute-Marne, serait la zone d'accueil des colis, dans la continuité des installations existantes (laboratoire au Nord de la zone, centre d'essais technologiques, écothèque, archives EDF), le long de la route départementale, avec la possibilité d'une desserte par rail.

Cette zone de 200 ha serait reliée à l'installation souterraine par une descenderie de 5 km (2 tunnels), d'une pente de 10 %, et comprendrait l'entrepôt logistique (entreposage et conditionnement des colis, enterré superficiellement), le terminal ferroviaire au sud de la zone (arrivée par la voie Bar/Gondrecourt), et des bâtiments techniques et tertiaires. Le transport ferroviaire est actuellement la solution de référence. Il s'agirait donc d'une INB proche des communes de Saudron (environ 1

km) et Gillaumé et il y aurait donc un travail paysager entre les bâtiments colis et le village de Saudron. Un seul emplacement est à l'étude pour cette zone.

M. FERNBACH souligne que le choix de créer deux zones distinctes en surface est une complication liée à des choix politiques qui ne devraient pas rentrer en ligne de compte. M. FARIN insiste sur le fait que ce choix n'est possible que s'il ne remet pas en cause la sûreté, qui est la contrainte majeure, laquelle sera contrôlée par la CNE et l'ASN d'ailleurs.

Mme FRANÇOIS évoque la question de l'étanchéité de la descenderie, notamment à la traversée des zones karstiques, soulevée par la CNE dans son rapport n° 5. Il semble que cette étanchéité reste à démontrer. M. FARIN indique que la descenderie serait étanchéifiée tout comme les puits, le problème étant le même pour un puits ou une descenderie. Elle s'interroge également sur l'impact radiologique de l'entreposage des colis. M. FARIN précise que l'impact est estimé à 0,01 msv/an, à comparer à la limite réglementaire (1 msv/an) et à la radioactivité naturelle (2,4 msv/an). Mme FRANÇOIS souhaiterait savoir quelles sont les garanties sur ce point. Suite à une question sur les rejets de tritium, M. FARIN répond qu'ils sont possibles s'il y a des opérations de conditionnement, mais que la manipulation des colis en elle-même ne fait pas de contamination. Comme les colis HA n'arriveront pas avant 2070, le tritium aura naturellement décré. Il précise que les matrices des colis contiennent les matières empêchant la contamination mais que les colis ne bloquent pas les rayonnements. Il propose enfin une présentation sur les calculs d'impact de la zone pour une prochaine réunion.

- Modalités de gestion des colis

M. FARIN indique que l'ensemble des opérations, de l'arrivée des colis MA ou HAVL à leur mise en place finale, impliquerait un minimum de manutention humaine et serait très robotisé. L'entrepôt logistique accueillerait les colis pour une courte durée (quelques semaines) : 20 emballages (1 emballage = 19 colis primaires) doivent arriver par semaine, le conditionnement des colis nécessitant deux semaines de traitement. Pour les colis HA, la descente se ferait colis par colis. Pour les colis MA, cela pourrait se faire par 2 ou plus. En moyenne, il y aurait quelques colis de stockage descendus par jour. Une alvéole MAVL pourrait contenir environ 200 colis. Il n'est pas prévu d'entreposage prolongé pour décroissance thermique.

Les installations de réception et de conditionnement des colis sont conçues pour être étanches : les effluents seraient collectés dans des bassins de rétention et contrôlés avant rejet éventuel dans le réseau hydrographique. Un recyclage des eaux est aussi envisagé.

Concernant les opérations dans l'installation souterraine, les zones de dépôt des colis (en cours de stockage) seraient strictement séparées des zones « chantier » (circulation des personnels). Il y aurait une ventilation pour la zone nucléaire MAVL. Les puits de ventilation seraient équipés de filtres THE (très haute efficacité), garantissant un niveau de rejet très inférieur aux normes réglementaires et de capteurs

de mesure pour faire un suivi. Là encore, Mme FRANÇOIS s'interroge sur la fiabilité des estimations.

- Besoins générés par le projet

En terme d'emplois, la phase chantier (2019-2025 et en dehors du laboratoire souterrain) devrait générer 1 300 à 2 300 emplois, et la phase exploitation 600 à 1000 pendant 100 ans.

Pour les besoins en eau, ils sont estimés à 500 m³/jour. La ressource pourrait être prélevée dans la vallée de la Marne (études en cours dans le cadre du schéma interdépartemental de développement du territoire).

En ce qui concerne les transports de colis, M. FARIN rappelle que cela reste de la responsabilité des producteurs, mais que l'ANDRA a retenu comme solution de référence le transport par rail.