



Préfecture de la Meuse

Développement des territoires concernés
par le développement industriel de la zone Bure-Saudron

Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire

MEUSE – HAUTE-MARNE

PROJET DE SCHEMA

DOCUMENT POUR LE DEBAT PUBLIC

version 2.6
21 mars 2013

Comité de Haut Niveau du 4 Février 2013

INTRODUCTION

Le projet de stockage des déchets en couches géologiques profondes fait l'objet d'une démarche de concertation novatrice, depuis les études sur la faisabilité du stockage par l'ANDRA et initiées dans les dispositions de la loi du 30 décembre 1991, le choix d'un site et la construction d'un laboratoire à Bure en 1999, jusqu'au débat public prévu en 2013.

Le Comité de Haut Niveau a confié au préfet de la Meuse l'élaboration coordonnée et concertée d'un Schéma portant sur les départements de Meuse et de Haute-Marne pour intégrer le projet industriel dans le contexte du développement du territoire.

Les termes prospectifs du développement ont ici été définis en concertation avec l'ensemble des acteurs du développement, les préfets, les présidents de conseil généraux et de GIP, les présidents de chambres de commerce et d'industrie des deux départements ainsi que les entreprises de la filière nucléaire dont l'accompagnement économique soutient le développement local depuis 2006, et l'ensemble des services de l'Etat.

Le Schéma est un document de référence pour estimer les retombées économiques et planifier l'aménagement et l'accompagnement stratégique d'un projet d'envergure comme celui du centre de stockage réversible profond, Cigéo (Centre Industriel de stockage géologique pour le stockage profond des déchets radio-actifs) ainsi que du développement du secteur qui pourrait l'accueillir.

Il est avant tout un outil à la disposition des acteurs du territoire pour anticiper son développement.

Une étape supplémentaire pour la concertation sur le stockage des déchets radio-actifs

I - Le contexte

Le stockage des déchets radio-actifs présente des enjeux majeurs pour l'ensemble de la filière nucléaire. Les pays producteurs d'énergie nucléaire doivent définir puis mettre en œuvre des filières de stockage et la France a engagé via l'Agence Nationale pour la gestion des Déchets Radioactifs (ANDRA) un programme d'études conduisant à la création d'un stockage réversible profond dans une couche géologique adaptée.

C'est à la limite des départements de la Meuse et de la Haute-Marne que les études menées par l'ANDRA ont permis d'identifier une couche d'argile dont les propriétés sont favorables à l'implantation d'un stockage profond de déchets radioactifs.

Les études sur un stockage réversible profond destiné à accueillir des déchets issus principalement du traitement du combustible nucléaire usé, les déchets de haute activité et de moyenne activité à vie longue HA et MA-VL, soit environ 4% du volume des déchets radioactifs produits en France, ont été initiées par la loi du 30 décembre 1991. Suite à l'évaluation des travaux de l'ANDRA, et la tenue d'un débat public en 2005 sur la gestion des déchets radioactifs, la loi du 28 juin 2006 retient le stockage réversible profond comme solution de gestion pour les déchets HA et MA-VL. Fin 2009, conformément au Plan national de gestion des matières et des déchets radioactifs, l'ANDRA a remis au Gouvernement un dossier présentant

les options proposées en matière de sûreté et de réversibilité ainsi qu'une zone souterraine de 30 km² pour l'implantation des installations souterraines: la ZIRA¹.

II - Le projet Cigéo

L'ANDRA prépare aujourd'hui, la demande d'autorisation en 2015, pour la création de Cigéo (Centre industriel de stockage géologique pour le stockage profond de déchets radioactifs), conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi de 2006.

Si le projet est autorisé par décret en Conseil d'Etat après promulgation d'une nouvelle loi fixant les conditions de la réversibilité du stockage, les travaux de construction des premiers ouvrages pourraient débuter vers 2017 pour une mise en service du stockage à l'horizon 2025.

Selon le « dossier 2009 » Cigéo serait composé :

- **d'installations souterraines** dans lesquelles seront stockés les déchets. Ces installations, construites au fur et à mesure de l'exploitation, seraient situées à environ 500 m de profondeur au milieu de la couche d'argile. Après une centaine d'années d'exploitation, leur surface totale atteindrait environ 15 km².
- **d'installations industrielles de surface** qui pourraient être réparties sur différents sites :
 - Installations liées à la construction du stockage (environ 200 hectares) situées au dessus des installations souterraines et comprenant les ateliers industriels nécessaires au creusement et à la construction du stockage, une aire de dépôt pour les déblais issus du creusement et une zone classée Installation Nucléaire Nucléaire de Base (INB) où seraient situés les puits permettant la ventilation des ouvrages souterrains.
 - Installations liées à la réception et à la préparation des colis de déchets : (environs 100 hectares) qui pourraient être éloignées de quelques kilomètres des installations liées à la construction. Installation nucléaire de base, cette partie servira essentiellement à l'accueil des colis de déchets, à leur contrôle et à leur préparation avant leur transfert en souterrain.
 - Liaisons entre les installations souterraines et de surface : un tunnel incliné (dit descenderie), pour le transfert des colis, des puits verticaux pour le transfert du personnel et des matériaux ainsi que la ventilation des ouvrages souterrains.

Les ouvrages de stockage seront construits au fur et à mesure de l'exploitation, par tranches successives, en fonction des besoins. Cette approche permettra de bénéficier des retours d'expérience et des progrès technologiques.

1 Zone d'Intérêt pour la Reconnaissance Approfondie

Calendrier prévisionnel du projet²:

□ **2013 : Le débat public**

L'autorisation de création du stockage doit être précédée d'un débat public, comme le prévoit la loi. Celui-ci sera organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

□ **De 2015 à 2018: L'instruction de la demande d'autorisation de création (DAC)**

□ **À partir de 2016: La définition des conditions de réversibilité du stockage**

Les conditions et les modalités de réversibilité du stockage sont définies par une future loi.

□ **A partir de 2017: La construction du stockage**

Si l'autorisation est accordée par décret, après enquête publique, les travaux de construction des premiers ouvrages démarreront à l'horizon 2017/2018. Le stockage est construit très progressivement sur une période de l'ordre de 100 ans.

□ **A partir de 2025 : L'exploitation du stockage**

Sous réserve d'autorisation, Cigéo accueille les premiers colis de déchets en 2025. La mise en stockage du premier colis marque le passage de la phase de construction initiale des installations à la phase d'exploitation. A partir de cette date, les travaux de construction et d'équipement des ouvrages des nouvelles tranches d'exploitation seront réalisés de manière concomitante aux activités d'exploitation des tranches déjà réalisées.

Le cadrage législatif relatif au stockage des déchets radioactifs

- Loi du 30 décembre 1991: études et recherches par l'ANDRA sur la faisabilité du stockage profond;
- Loi de programme du 28 juin 2006: conception et implantation par l'ANDRA d'un centre de stockage des déchets et mise en place de 2 GIP. Ils sont présidés par les présidents de conseils généraux de Meuse et de Haute-Marne, pour accompagner le développement des territoires à l'aide des taxes additionnelles;
- Horizon 2016 – Une loi (à venir) pour fixer les conditions de la **réversibilité d'un stockage** profond.
- L'autorisation d'exploiter le laboratoire délivrée en 1999 a été renouvelée par décret du 20 décembre 2011

III - Politiques des acteurs de développement

A partir de 2005, la dynamique de développement économique et la mise en œuvre de projets structurants pour le développement du territoire ont été accompagnées dans l'action des GIP, des collectivités locales, notamment les conseils généraux de Meuse et de Haute-Marne, ainsi que dans celle de l'action des entreprises de la filière nucléaire et des organismes consulaires.

L'annexe 1 reprend les résultats des politiques d'accompagnement et de développement économique engagées ainsi que ceux des actions réalisées.

L'élaboration du Schéma tient compte de l'ensemble des dynamiques et des ambitions des acteurs du développement du territoire. Leurs points de vue, et analyses ont été intégrés à la mise au point du Projet de Schéma.

➤ Les GIP Objectif Meuse et Haute-Marne

Les dispositions de la loi du 28 juin 2006 relative à la gestion durable des matières et déchets radioactifs prévoient la mise en place de 2 Groupements d'Intérêt Public (GIP), l'un en Meuse, l'autre en Haute-Marne, actuellement présidés par les présidents de conseils généraux³. **Ils sont financés par des taxes additionnelles aux taxes INB, dites d'accompagnement économique et de diffusion technologique**

2 Un projet de loi fixant le processus décisionnel de l'autorisation de Cigéo devrait être soumis au Parlement.

3 GIP Objectif Meuse: convention constitutive du 24 mars 2007 approuvée par décret et publiée au JO du 12 mai 2007

GIP Haute-Marne: convention constitutive du 2 avril 2007 approuvée par décret et publiée au JO du 9 mai 2007

liées à l'exploitation du laboratoire ou du centre de stockage et prélevées auprès des producteurs de déchets HA-VL.

L'accompagnement économique est dévolu au financement de projets structurants pour le territoire, en particulier dans la zone de proximité (168 000 habitants) et prévoit une dotation forfaitaire par habitant aux communes de la zone des 10 km autour du puits principal.

Parmi ces acteurs du développement se trouvent également:

- l'ANDRA, dont la nature des investissements à réaliser, justifient un développement spécifique du territoire ainsi que l'insertion du projet dans son contexte .
- les producteurs de la filière nucléaire dont l'implication est constante afin d'accompagner laboratoire et qui contribuent au développement économique.

A partir de 2005, et en complément, les producteurs de déchets ont répondu à la demande du gouvernement d'intensifier leurs investissements pour le développement économique du territoire dans un programme de l'accompagnement économique dont il est dressé un bilan annuel.

- les organismes consulaires, professionnels et syndicaux.

Pourquoi un Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire?

L'importance de construire un **Projet de Territoire** ainsi qu'une **stratégie d'accompagnement des projets industriels** est liée aux développements occasionnés par les mises en chantier et en service du centre de stockage réversible profond. Elle est liée également aux retombées de ces développements dans le contexte territorial.

Le Comité de Haut Niveau du 18 novembre 2009, a décidé **l'élaboration d'un schéma interdépartemental de développement du territoire**, sous l'autorité du préfet de la Meuse, préfet coordonnateur.

Les objectifs retenus sont :

- appuyer l'insertion territoriale du projet Cigéo;
- dynamiser le développement économique de la zone;
- définir et planifier les procédures juridiques, administratives et fiscales.

Le cadre recruté le 1^{er} avril 2011, a été chargé d'élaborer le schéma et d'identifier les enjeux de développement dans les domaines:

- du **développement économique**;
- des **infrastructures**: desserte de la zone et approvisionnement en énergies;
- de l'**attractivité du territoire**: services aux populations, habitat, loisirs, enseignement;
- de l'**environnement**.

Ce **schéma de référence** vient en appui du débat public du projet Cigéo, prévu en 2013. Il déterminera les conditions opérationnelles et la programmation de l'aménagement. Il décline les procédures, investissements, et partenariats économiques associés aux développements.

Les **objectifs** du Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire⁴ relèvent principalement de:

- 1 – la définition du **territoire concerné par les retombées économiques** et la réalisation d'un **diagnostic et d'une évaluation des besoins**;

- 2 – la définition des **opérations à engager**, en concertation avec les acteurs du développement territorial, en vue d'atteindre les objectifs associés à chacun des domaines.

Le **Projet de schéma élaboré en concertation avec les différents acteurs du développement** doit être produit avant fin 2012 et validé par le Comité de Haut Niveau avant la tenue du débat public prévu en 2013.

4 Lettre de mission du préfet de la Meuse, préfet coordonnateur, au Directeur du schéma du 21 avril 2011

L'élaboration du Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire

L'élaboration du **Projet de Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire (SIDT)** s'est tenue du 1er avril 2011 au 15 novembre 2012, avec le concours des services de l'Etat dans les départements et les régions concernées.

Au travers des comités de pilotage, groupes de travail, et/ou groupes opérationnels techniques, ont été associés à l'élaboration du Projet de schéma, les collectivités locales, conseils généraux et communautés de communes, ainsi que les organismes consulaires et professionnels et les représentants des entreprises de la filière nucléaire.

I – Portée et vocation du document

Le SIDT est un **document de référence**, porté par l'Etat permettant à chaque acteur du développement d'anticiper ses propres actions en fonction et de ses compétences et de ses responsabilités, et, si possible de manière partenariale. C'est particulièrement le cas pour l'Etat, dans son association à l'élaboration des documents d'urbanisme locaux mais aussi dans le cadre des politiques publiques contractualisées.

Le Projet de Schéma se positionne dans une perspective d'autorisation du centre de stockage. Il est évolutif pour tenir compte des éléments de connaissance qui ne sont pas connus à ce jour.

Il n'est pas un document de programmation et n'entraîne aucune obligation, que ce soit pour les collectivités territoriales, l'Etat ou les industriels. Il recommande des principes de répartition des financements et tout en définissant l'argumentaire de leur répartition.

Il n'a pas vocation à traiter l'intégralité des questions qui concernent le territoire, mais à **identifier les enjeux, les objectifs et les orientations qui permettront de répartir les responsabilités en fonction des compétences et des intérêts des différents acteurs**. Il ne saurait être exhaustif, ni recenser toutes les opérations que les différentes collectivités publiques ou privées réaliseront ou soutiendront, mais il est centré sur les plus structurantes.

Il identifie **les problématiques d'aménagement** auxquelles le territoire sera confronté. Il propose les éléments prospectifs, les scénarios ainsi que les choix stratégiques en les situant dans un agenda des décisions d'aménagement et de concertation des différents niveaux de collectivités locales et du public. Cet agenda tiendra nécessairement compte du calendrier de la conception des projets industriels avec leurs autorisations, au premier rang desquels Cigéo.

Cela concerne particulièrement:

- les décisions en matière de desserte ferroviaire et par interaction, en matière de trajet d'accès routiers;
- les informations nécessaires aux politiques de développement du territoire et issues de la conception des projets industriels;
- l'implantation précise des installations industrielles pour orienter les choix d'aménagement du site;
- l'estimation précise des besoins industriels pour orienter les choix d'aménagement du site.

La réalisation des équipements décisifs pour le développement du territoire est rendue prioritaire dans l'agenda d'aménagement. D'autres éléments ont vocation à être ajustés au fil des étapes de conception des projets industriels et du Projet de Territoire.

L'aménagement du site comprend l'aménagement et le développement de la zone à proximité de Cigéo. Elle est concernée par l'implantation du projet, de ses équipements, mais également des éventuelles implantations industrielles autres: sous-traitants, équipements et services, investissements au titre de l'accompagnement économique, comme le projet de démonstrateur SYNDIESE, porté par le CEA.

Certaines des opérations concourant au développement du territoire, en particulier dans le domaine des infrastructures occasionneront des procédures de concertation prévue par les dispositions

règlementaires. Le contenu du Schéma présentera donc de la manière la plus exhaustive possible, un argumentaire des scénarios et propositions élaborés.

II – Gouvernance

(annexe 1 – liste des réunions de Groupes de Travail et Groupes Opérationnels Techniques)

Les décisions du CHN portent sur l'élaboration d'un Schéma associant les collectivités locales. Le projet de SIDT a été élaboré par le Directeur Interdépartemental du Schéma sous le pilotage du **préfet de la Meuse, préfet coordonnateur**.

Conformément aux décisions du Comité de Haut Niveau du 5 mai 2011, les travaux réalisés sont actés dans **un comité de pilotage** qui a validé les différentes étapes de son élaboration. Ce comité de pilotage s'est réuni à trois occasions: les 22 juin et 5 décembre 2011, puis le 15 novembre 2012 sous la présidence du préfet de la Meuse. Ont été invités à ces réunions le préfet de la Haute-Marne, les présidents de conseils généraux de Meuse et de Haute-Marne, les parlementaires des 2 départements, la direction générale de l'ANDRA, les présidents des chambres de commerce et d'industrie de Meuse et de Haute-Marne, les représentants des services régionaux et départementaux de l'Etat, ainsi que les représentants des entreprises de la filière nucléaire. Ce comité est assisté d'un **comité technique**.

Des **groupes opérationnels techniques** ont permis d'analyser les besoins industriels dans le contexte du territoire et de son environnement.

Les **groupes de travail** associant les élus des communautés de communes et représentants des organisations professionnelles ont permis d'échanger sur les points de vue relatifs aux enjeux et de faire des propositions.

Le préfet de la Meuse a présenté l'avancement de l'élaboration du Projet de Schéma aux maires des communes et présidents de communautés de communes, de la zone de proximité, ainsi qu'aux représentants des organisations professionnelles le 31 janvier 2012.

A l'issue du débat public, le Projet de schéma sera modifié, le cas échéant, pour tenir compte des observations, avant d'être définitivement arrêté par l'Etat, après avis des collectivités locales et structures publiques concernées.

III – Actualisation du Projet de Schéma

Dans le cadre du présent document, les dispositifs spécifiques d'observations pour suivre les impacts du développement sur le territoire sont proposés. Au delà, le Projet de Schéma sera suivi et mis à jour dans la gouvernance définie, à fréquence semestrielle.

Il conviendra notamment de tenir compte des recommandations issues du débat public prévu en 2013 ainsi que de celles issues des procédures de concertation propres à chacun des équipements.

Les périmètres du Schéma Interdépartemental de développement du Territoire Meuse-Haute-Marne

Le périmètre géographique du Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire s'inscrit dans les départements de la Meuse et de la Haute-Marne.

- **Les périmètres d'analyse des impacts et des retombées**

Les analyses ayant conduit au diagnostic du territoire sont fondées sur un périmètre élargi. Fonctionnel, ce périmètre d'analyse peut être adapté selon le sujet ou la problématique retenue. Les infrastructures de transport, par exemple, sont examinées à partir de leurs points de connexion avec les réseaux structurants à l'échelle nationale.

Les opérations concourant au développement seront réalisées dans un périmètre cohérent pour leurs impacts et en fonction des projets identifiés.

Dans le contexte d'évolution de l'intercommunalité à la suite de la loi du 16 décembre 2010, la définition de périmètres est également subordonnée à la gouvernance des collectivités locales, à leurs compétences et à leurs choix en matière de développement du territoire.

- **Les périmètres issus des dispositions réglementaires**

(carte N°1)

En outre, les dispositions réglementaires ont fixé les périmètres suivants, pour ce qui concerne le laboratoire:

- périmètre de la zone de proximité (en vertu du décret du 15 février 2007)
- périmètre de la zone des 10 km (en vertu du décret du 24 juin 2010 relatif à la taxe d'accompagnement)

En vertu de leurs compétences, les GIP de Haute-Marne et Objectif Meuse pourraient rendre certaines zones éligibles à des soutiens majorés.

Architecture et contenu du Projet de Schéma

Pour chaque thématique, le document « Projet de Schéma » présente un état des lieux, les objectifs ou ambitions du développement et certains scénarios d'aménagement. Il précise les agendas et procédures des aménagements et il propose une liste de politiques d'accompagnement. Il porte enfin des recommandations sur le mode de développement, conformément aux «exigences» du territoire.

5 chapitres reprennent ici, les thématiques du développement du territoire:

- Chapitre I – le développement économique;
- Chapitre II – la desserte par les infrastructures;
- Chapitre III – l'attractivité: l'habitat et les services;
- Chapitre IV – le développement durable;
- chapitre V – les modalités d'aménagement.

Le développement économique, les infrastructures de transport, et l'attractivité du territoire sont **les grandes ambitions que le territoire se fixe** pour saisir les opportunités de développement.

Dans la démarche de concertation du projet de stockage réversible profond, le territoire fait valoir un certain nombre d'«exigences» concernant cette implantation. Le territoire est particulièrement soucieux de la sécurité et de la sûreté du projet Cigéo, pour les travailleurs, les populations et l'environnement. A ce titre, le développement durable ainsi que les modalités d'aménagement du site relèvent **des principes à prendre en compte dans le développement du territoire**, et ce de manière transversale à l'ensemble des thématiques.

- Dans un titre I, le « diagnostic du territoire et l'identification des enjeux » comprend un état des lieux du territoire ainsi qu'une mise en perspective des projets industriels⁵ et de leurs besoins, dans les différents domaines. Il s'agit d'estimer impacts et potentiel de développement.

Il constitue une analyse synthétique de la situation existante et des évolutions prévisibles. Il présente, de façon la plus actualisée possible, l'ensemble des données permettant de cerner les objectifs de développement. Il identifie les opportunités et les points de vigilance dans le développement du territoire.

Les enjeux de développement ont été identifiés à partir:

- 1 – des diagnostics territoriaux existants⁶;
- 2 – des propositions retenues à l'issue des groupes de travail, des interviews des acteurs du développement ainsi que d'un recensement des besoins des industriels.

5 En fonction de l'avancement de la conception des projets industriels

6 Diagnostic territorial des DDT 55 et 52 – juin 2012; diagnostic de la CCIT 52, Portrait de territoire INSEE

- Le titre II « *Les objectifs du développement* » identifie les **ambitions** partagées par l'ensemble des acteurs du développement, qu'il convient d'approfondir à l'horizon des chantiers et de la mise en service industrielle du centre de stockage (et des équipements qui y contribuent). Ces objectifs fonderont soit les propositions d'orientations d'aménagement ainsi que les recommandations du Schéma, soit les politiques d'accompagnement.

Quatre grandes ambitions ont ainsi été définies, en hiérarchisant les enjeux et les priorités:

- I - Tirer parti du développement économique en captant la plus grande part des activités et de l'emploi;
- II - Permettre la desserte de la zone Bure-Saudron en maîtrisant les impacts des transports;
- III - Bénéficier des ressources industrielles nécessaires, dans le contexte environnemental;
- IV - Développer durablement l'attractivité du territoire pour l'accueil des ménages et des activités .

Deux grands principes sont rappelés, en hiérarchisant les priorités:

- I – Manager un développement exemplaire, harmonieux, et soucieux de l'environnement et des patrimoines
 - II – Anticiper l'aménagement et optimiser les investissements liés
- Le titre III, rassemble les « **propositions d'orientations d'aménagement** », sous forme de scénarios, et d'argumentaires permettant de justifier les choix opérés. Ces propositions font également l'objet de **recommandations** pour atteindre les objectifs fixés. Sont intégrées, à ce titre, les analyses comparées des différents scénarios d'aménagement en perspective des procédures de concertation.
Ce titre rassemble également les éléments qui offriront **un cadre de référence** aux futurs documents d'urbanisme et aux actions des collectivités locales, de l'Etat et de l'ensemble des acteurs (publics ou privés) du développement.
 - « *Les politiques d'accompagnement, agenda et procédures* » reprises au titre IV, proposent les actions à concevoir et à engager, suivant les responsabilités et les compétences de chacun et si possible de manière partenariale. Elles permettront d'atteindre les objectifs, en fonction des différentes échéances de réalisation des projets industriels. La définition de l'agenda global d'aménagement, ainsi que celui des procédures administratives associées font partie de ces « politiques d'accompagnement ».

DIAGNOSTIC: LES PROJETS INDUSTRIELS, LE TERRITOIRE, LES ENJEUX

Les états des lieux et diagnostics synthétisés ci-dessous mettent en évidence la fragilité du territoire sur les plans démographique, résidentiel et économique. Ils permettent aussi de dégager les points forts et les atouts du territoire: culture industrielle, agriculture forte, patrimoines environnementaux ainsi que présence des infrastructures de transports.

En complément, les politiques d'accompagnement économique portées depuis plusieurs années par les GIP ainsi que par les entreprises de la filière nucléaire ont permis d'impulser une dynamique du développement économique local.

Les besoins industriels pour l'implantation des activités ont été posés, à ce stade de leurs définitions, en ce qui concerne prioritairement les infrastructures de transports et les énergies. Les enjeux pour les dessertes du site sont doubles:

- 1 – permettre le développement de la zone directement concernée par les implantations industrielles;
- 2 – permettre la modernisation et le développement des territoires avoisinants en bénéficiant de ces infrastructures.

La mobilisation des compétences et l'attractivité du territoire pour l'implantation des collaborateurs représentent également des enjeux pour les industriels, comme pour le développement local.

Les développements industriels projetés sont autant d'atouts et d'opportunités pour le territoire aux fins d'atténuer les effets de déprise économique et démographique, à condition que leurs intégrations soient réussies, et que les investissements réalisés à terme soient suffisamment pertinents.

Sur le plan des développements économiques, **les retombées économiques peuvent être estimées en termes d'activités et d'emplois**, et ce de manière pérenne. Si les activités directes sont localisées sur le site dans la réalisation des chantiers et l'exploitation industrielle du stockage, les retombées économiques des activités de sous-traitance et de l'économie résidentielle (emplois indirects et emplois induits) peuvent être diffuses (y compris au delà des départements de Meuse et de Haute-Marne), en cas d'attractivité du territoire insuffisante.

L'enjeu pour le territoire est par conséquent de capter la plus grande part de ces activités, celles qui permettront de pérenniser la dynamique territoriale mais également les activités qui nécessitent la proximité du site.

A ce stade de conception du projet industriel, l'ANDRA a estimé les masses et les typologies d'emplois sur le site, auxquelles il convient d'ajouter les perspectives d'emplois directs occasionnées par les autres projets d'implantations

Estimations emplois sur le site	2012	2016	2017 – 2024	2025 – 2030
Emplois directs – ANDRA				
dont laboratoire	145	170	170	170
dont construction GIGÉO	5	20	50 (en moyenne)	30
dont exploitation CIGÉO			100	200 à 500
Emplois directs sous-traitants				
dont laboratoire	185	210	210	210
dont construction CIGÉO			1 750 (moyenne) 2 700 (pointe)	600 à 250
Total emplois directs sur le site	335	400	2 200 (moyenne)	1 200 (moyenne)

ANDRA – Nov 2012

L'INSEE a produit une estimation des retombées économiques du laboratoire de Bure en 2011, qui se traduit par un effet d'entraînement estimé à 370 équivalents temps plein, dont un tiers sont induits par la présence du laboratoire et de ses sous-traitants.

Pour le Schéma interdépartemental, il est possible d'estimer le nombre d'emplois dans une fourchette comprise entre 2 000 et 4 000 emplois directs, indirects et induits à horizon 2025.

Il est clair que la plus grande partie des retombées économiques des projets industriels concernent les emplois indirects dans la sous-traitance et les emplois induits dans l'économie résidentielle, ainsi que l'activité du chantier entre 2017 et 2025.

Les principaux effets de levier, pour capter la plus grande part des activités, sont les **compétences et l'emploi ainsi que la structure des entreprises existantes ou accueillies**. A cet égard, **les domaines d'activité et les filières potentiels**, en grande majorité inexistants, ont été identifiés. L'action des opérateurs industriels - tels l'ANDRA (donneur d'ordre) et ses sous-traitants - sera déterminante dans le développement économique local, ainsi que le soutien et la caution des entreprises de la filière nucléaire pour accompagner les dynamiques attendues.

Un tel développement ne peut que s'inscrire dans une démarche de **développement durable** dans le contexte environnemental du territoire. Le management environnemental des projets est par ailleurs une opportunité pour conforter l'image des départements, mais également pour la création de nouvelles activités économiques.

Du point de vue de la desserte de la zone de Bure-Saudron, les différents modes de transports sont analysés en tenant compte des infrastructures existantes et de leur moindre impact sur l'environnement et sur le territoire.

Le transport des colis de déchets est jugé comme structurant et le choix du mode de leur acheminement ferroviaire jusqu'au site aura une incidence sur les infrastructures de desserte routière: acheminements ferroviaires et routiers avec rupture de charge (gare de transbordement) ou acheminements ferroviaires jusqu'à Cigéo.

Estimation des frets à horizon 2025		
Frets colis	3 rotations / jours – 10 à 25 colis/semaine	Transports exceptionnels (50%)
Frets chantier	de l'ordre de 50 PL/jour (pointe à 200 PL/jour)	Transports conventionnels
Déplacements (VL)	environs 1 000 véhicules/jour	VL

Le réseau routier permet d'accepter les augmentations de trafics prévisibles, sous réserve d'améliorations et à condition de coordonner les trajets, en particulier dans l'exploitation routière (gestion hivernale, restrictions des traversées de bourgs, ...) et dans la répartition des usages (transports exceptionnels, convois agricoles, trafics de chantier et déplacements domicile-travail). La dilution des **trafics conventionnels** sur l'ensemble du réseau routier atténuera les impacts et les nuisances.

Dans un objectif de réduction des gaz à effet de serre, l'ensemble des modes de transport sont examinés, pour les trafics dont les contraintes de transport le permettent. Les transports fluviaux et ferroviaires sont ainsi analysés au regard de leurs impacts sur le territoire et des bilans de transports.

Les politiques publiques d'aménagement du territoire et de programmation routière articulent les politiques de déplacements vers les pôles d'emplois et de services avec les potentialités d'accueil d'activités et d'habitat. La mise en cohérence de ces différentes politiques à l'échelle interdépartementale est un enjeu de management du développement territorial.

En matières d'infrastructures, l'approvisionnement en énergies et en fluides pour les installations industrielles a été analysée en fonction des besoins et en tenant compte de la proximité des sources d'approvisionnement.

La justification socio-économique des réseaux à créer tiendra compte également de la manière dont le territoire pourra bénéficier de ces énergies, alors que certains dysfonctionnements subsistent.

- Pour l'électricité, la stratégie de raccordement est proposée par RTE, dans une procédure administrative qui lui est propre et reprenant plusieurs scénarios de moindre impact;
- Pour l'approvisionnement en eau, l'évolution des besoins est définie en fonction d'un périmètre potentiel de restructuration des conditions d'approvisionnements (captages et réseaux) et des capacités d'assainissement des sites;

Estimation des besoins industriels		horizon (sous réserve d'agenda)
Alimentation en eau	de l'ordre de 500 m ³ /jour (2016) puis 100m ³ /jour	2016
Alimentation en électricité	CIGEO: 110 MW – fiabilité 10-7 Syndièse: 55MW et à terme 140 MW	2018 2018

- Pour la desserte numérique, la présence des réseaux laisse entrevoir leur interconnexion, et leurs adaptations dans le cadre des SDTAN⁷;
- Les quantités estimées d'agrégats de chantier ont été mises en perspectives des Schémas Départementaux des carrières en cours de révision, sans qu'un enjeu particulier n'ait été identifié
- Les quantités estimées de déchets de chantier ont été mises en perspectives des Schémas Départementaux dont la révision est programmée, sans qu'un enjeu particulier n'ait été identifié dans le respect de la réglementation et la contribution aux objectifs de valorisation de ces déchets

L'attractivité des territoires pour les populations actuelles et pour l'accueil de nouvelles populations relèvent du niveau de service attendu et de l'offre d'habitat et d'hébergement proposée. Il s'agit de la mettre en cohérence avec les attentes, les besoins et les comportements des différentes catégories socio-professionnelles mobilisées dans les phases de chantier et d'exploitation du centre.

Catégories d'emplois rapportées aux emplois directs sur le site (source Andra 2011)

ouvriers	agents de maîtrise	cadres
50%	20%	30%

La nature des activités (astreintes, travail posté, ...) laisse entrevoir également un développement de l'habitat dans une zone de proximité relative des installations industrielles.

Dans les parcours résidentiels, l'hébergement tient une place prépondérante pour l'accueil de travailleurs appelés pour les besoins de chantier et selon ses phases. Le tourisme industriel et scientifique autour du laboratoire (de l'ordre de 10 000 visiteurs/an actuellement) créera également une demande nouvelle. Dès lors, l'offre locale doit et devra s'adapter par le canal d'hébergements en gîtes, d'hôtels, et de logements meublés.

Les caractéristiques de l'habitat ne permettent pas de répondre à ces attentes, à ce jour, même si le parc de logements vacants reste important. L'enjeu est de mesurer, de suivre l'évolution du marché et de coordonner les différentes politiques, tout en tenant compte des disparités territoriales.

Le niveau de services proposés aux populations sera déterminant dans les choix de localisation résidentielle. A ce stade, le niveau de service est qualifié satisfaisant pour un territoire rural, selon les critères de l'INSEE. L'opportunité d'accueil de nouveaux ménages et de travailleurs « en déplacements » engendre, par conséquent, des enjeux forts dans la pertinence des services proposés.

⁷ Schémas Départementaux et Territoriaux d'Aménagement numériques

CHAPITRE I

LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Première ambition: Tirer parti du développement économique en captant la plus grande part d'activités et d'emplois.

Les départements de la Meuse et de la Haute-Marne, ont pour enjeu essentiel d'assurer le développement économique du territoire et de valoriser l'impact et les retombées économiques des développements industriels de la zone Bure-Saudron.

Cette première ambition vise à capter une part significative de l'activité proposée. Il convient de favoriser, par ce biais, les retombées économiques pour stabiliser, et atténuer la décroissance démographique et économique que connaissent le Sud-Meusien et le Nord Haut-Marnais.

Au delà des activités qui seront localisées sur le site, l'ambition est donc de **capter localement ces retombées**. Il s'agit principalement des activités de sous-traitance et de l'économie résidentielle.

Elles bénéficieront en priorité aux entreprises locales situées dans la zone de proximité et, en parallèle, **le maintien de la dynamique économique** reste un enjeu majeur, dans les domaines qui constituent les atouts du territoire: l'industrie mécanique et métallurgique, l'agriculture et la production agro-alimentaire.

Il s'agit d'un enjeu de mutation territoriale, à accompagner dans une stratégie locale, et dans les moyens à mettre en œuvre, sur le plan de l'attractivité.

Ce premier objectif se décline dans 4 lignes d'actions stratégiques:

- 1 – les compétences, l'emploi et la formation (ambition I.II)
- 2 – la performance des entreprises et des métiers identifiés dans les filières (ambition I.III)
- 3 – les recherche et développement, l'innovation et la maîtrise des technologies-clés (ambition I.IV)
- 4 – l'aménagement du territoire pour l'accueil de l'activité économique.

Les retombées économiques visent également le développement local dans le domaine des services aux populations et aux entreprises. La qualité de ces services contribue pour part, à l'attractivité du territoire.

Ambition I.I – L'emploi et les compétences: mobiliser à court et moyen termes les ressources humaines et les entreprises, tout en confortant l'offre locale.

Les perspectives et les besoins, en termes de compétences et d'emplois sont identifiés en fonction des étapes de réalisation des projets industriels.

A court terme, il s'agit **de rendre visibles les perspectives d'emplois, d'organiser l'accès à l'emploi et de veiller à l'adéquation entre l'offre et la demande**, en particulier via le programme de formations locales, la sécurisation dans les entreprises locales des compétences, ainsi qu'une valorisation des savoirs-faire.

A long terme et en fonction de l'évolution de la pyramide des âges dans les différentes compétences requises, l'objectif est de disposer durablement des ressources pour l'exploitation des centres industriels.

Fiche « métiers » - estimation ANDRA – octobre 2011

- Ingénieurs de conception et de réalisation, suivi de chantier
- Ingénieurs génie minier, géomécaniciens, conducteurs de travaux, chefs de chantiers, foreurs, conducteurs d'engins ouvriers qualifiés (mécaniciens, soudeurs, électriciens ...) spécialistes ventilation
- Ingénieurs génie civil, géotechniciens, conducteurs de travaux, chefs de chantier, conducteurs d'engins, ouvriers qualifiés
- Ingénieurs sécurité
- Techniciens de laboratoire
- Acheteurs, personnel administratifs, magasiniers, approvisionneurs, qualité
- Logisticiens
- Chargés de communication
- Agents de gardiennage, agents d'entretien

➤ **Orientations:**

- 1 - organiser, dans un dispositif partenarial, l'accès à l'emploi et la mobilisation des compétences requises sur la base d'une ingénierie des compétences
- 2 - créer un partenariat avec les entreprises
- 3 - disposer d'une cartographie évolutive des formations, mettre en place les formations de qualifications et soutenir les équipements spécifiques de formation (démonstrateurs, ..)

Propositions

- formation technique supérieure dans les marchés de la filière nucléaire avec le soutien des entreprises et centres d'études de la filière.
- fonds pour les PME et les compétences des entreprises avec la mise en place de contrats d'alternance ou de pré-situations.

➤ **Politiques d'accompagnement:**

1 – Dans l'agenda prévisionnel de mise en chantier (sous réserve des autorisations), **la mise en place d'une plate-forme d'accès à l'emploi** est envisagée, dans une organisation interdépartementale, réunissant l'ensemble des services publics de l'emploi (Pôle emploi, branches professionnelles, Maison de l'Emploi, Conseils régionaux) et mobilisant les moyens et les financements à affecter à cette cellule.

La communication (par l'ANDRA et tout opérateur industriel souhaitant s'implanter) au fil de la conception des projets industriels des profils de postes et des métiers permettra l'organisation des formations nécessaires, dans un agenda restreint.

2 – La **gestion prévisionnelle des emplois et des compétences** sur le long terme, permettra d'adapter durablement l'offre de formations à tous niveaux dans un plan stratégique et dans un partenariat avec les entreprises, et d'accompagner les évolutions de métiers et des savoirs-faire. Ce dispositif est d'ores et déjà inscrit dans les programmes de mutations économiques des contrats de plan Etat-région.

3 – Un **observatoire des emplois et de la valeur ajoutée des accompagnement et développement économiques** sera mis en place. Il permettra d'apprécier annuellement les chiffres et les retombées économiques pour le territoire. Il est partagé par les GIP, l'ANDRA et les producteurs de la filière nucléaire.

Ambition I.II – Filières et entreprises: structurer l'activité économique et les entreprises pour accéder aux marchés, capter les retombées économiques et développer l'excellence dans les métiers du nucléaire et des travaux souterrains

Au-delà des compétences, la capacité des entreprises à accéder aux marchés, et à capter la valeur ajoutée passe par la manière dont elles seront organisées. Cet objectif peut se traduire dans l'accompagnement particulier des entreprises, pour leur permettre de se positionner, de renforcer leurs structures et se mettre en capacité de répondre aux conditions des marchés.

Le territoire souhaite voir des clauses territoriales dans les passations de marchés

Le recours aux compétences locales reste motivé par une politique visant à réduire les déplacements et leurs impacts sur l'environnement, ainsi qu'une intégration dans le développement du territoire de l'ensemble des coûts.

Plusieurs filières et domaines ont été identifiés, aux premiers rangs desquels, la filière nucléaire et celle des travaux souterrains. La filière du démantèlement et du recyclage nucléaire qui émerge peut s'appuyer sur les développements et accompagnements envisagés.

Ceux-ci relèvent du génie civil (travaux et équipements des souterrains), de la transitique et des automatismes (métallurgie & mécanique), de la maintenance industrielle en milieu nucléaire, des contrôles environnementaux et sanitaires.

Peu de ressources locales sont disponibles et les évaluations à conduire devront distinguer la part de ces différents domaines en termes de retombées économiques.

➤ **Orientations:**

- 1 – Implanter localement les activités d'ingénierie pour la sous-traitance.
- 2 - consolider (éventuellement dans un conventionnement) les relations entre donneurs d'ordre et entreprises, construire les outils interactifs d'une information sur les compétences et les marchés et suivre la réalisation des objectifs poursuivis avec les clauses territoriales.
- 3 – dans un plan d'action de l'accompagnement économique des entreprises de la filière nucléaire, soutenir financièrement, les projets de capitalisation et d'investissements des PME
- 4 - dans un plan d'actions des CCI et des branches professionnelles, de soutien aux entreprises organisées en grappes ou en groupements, avec l'appui des entreprises de la filière nucléaire :
 - soutenir les filières existantes ou à créer pour mettre en synergie, les PME et les grands groupes, en particulier dans la constitution de groupements et soutenir les investissements collectifs ainsi que les dispositifs d'augmentation de compétences
 - identifier les marchés à conquérir collectivement
 - identifier et faire valoir l'excellence des métiers à développer autour des filières et des domaines
- 5 - soutenir les augmentations de compétences et de qualifications (habilitations) des PME

Propositions

- activité d'ingénierie à implanter localement en lien avec la sous-traitance
- investissements productifs et collectifs des PME
- forum des donneurs d'ordre et des entreprises sous-traitantes (convention, information interactive)
- études de marchés pour les marchés à conquérir collectivement dans la stratégie des grands groupes (filière nucléaire)

Ambition I.III – R&D: Vers le transfert de la connaissance et des technologies pour impulser le développement d'activités et vers un campus d'enseignement supérieur et de recherche, autour du laboratoire et des équipements de recherche.

Forts de la présence du laboratoire de recherche, des programmes et de l'identification des besoins (qualifications des process industriels), l'innovation, la recherche et la formation supérieure sont les socles d'une ambition visant le **rayonnement international** des activités en synergie avec les axes de recherche des laboratoires et des universités régionales. C'est un enjeu scientifique et industriel.

L'objectif se décompose en 2 actions stratégiques:

- 1 – la **maîtrise des technologies-clés**, dans les process et pour les entreprises appelées à intervenir
- 2 – la **mise en synergie des équipements de recherche et de formations supérieures**, sur le site et autour d'un « **campus** », qui tirera parti de la présence et de l'exploitation du laboratoire de Bure et de l'ensemble des équipements.

➤ **Orientations:**

- 1 - consolider les partenariats de recherche avec les laboratoires et universités régionales et les priorités de recherche dans l'écosystème local de la recherche, grappe Energic ST 55/52, pôles de compétitivité MATERIALIA et IAR, ainsi que l'IRT M2P.
- 2 - soutenir les projets de R&D et l'acquisition de brevets dans les domaines spécifiques
- 3 - dans le cadre d'une gouvernance adaptée, soutenir l'implantation de centres de recherche et de formations supérieures, bénéficiant de la présence des équipements de recherche et soutenir la réalisation d'équipements (hall de recherche, démonstrateurs, ...) permettant la mise en synergie des entreprises et de la recherche.

➤ **Politiques d'accompagnement:**

Les préfigurations des centres de recherche et d'hébergement universitaires ainsi que de celle des formations supérieures permettront de viabiliser la construction d'un campus de recherche et de formations supérieures, dans une gouvernance adaptée et une définition des modalités de gestion des équipements (business-développement)

Ambition I.IV – L'offre économique territoriale: orienter l'attractivité économique du territoire pour augmenter la compétitivité des entreprises

(Carte N°2)

Les capacités foncières d'accueil de l'activité économique existent en zones d'activités pour un total de 1 130 ha⁸. Elles satisfont aux besoins de la croissance esquissée, à moyen terme.

En parallèle, les besoins des projets industriels peuvent nécessiter l'implantation d'activités à proximité des sites.

L'atteinte de cet objectif repose sur:

- l'implantation des nouvelles activités qui auront été prospectées
- la capacité à analyser et à suivre le marché de l'offre
- la production d'une offre spécifique, en particulier en matière d'immobilier.

La réalisation de cette ambition offre la possibilité d'influer sur l'attractivité du territoire pour l'implantation des entreprises et de leurs collaborateurs, en concentrant les investissements nécessaires et en sélectionnant les implantations, pour atteindre dans certaines zones d'activités l'excellence requise

➤ **Orientations:**

- 1 - Coordonner les actions de promotion économique, et de prospection d'entreprises potentiellement intéressées, y compris avec les entreprises de la filière nucléaire et éventuellement dans un outil unique et spécifiquement dédié

8 Etudes DDT52 et CCI52, DDT55

2 - Aménager dans un périmètre proche des sites industriels, les conditions d'accueil d'activités nécessitant la proximité. Promouvoir, sélectionner, et accompagner de telles implantations dans une gouvernance spécifique de l'aménagement et de l'organisation spatiale (voir ambition VI).

3 - Pour les zones d'activité, rationaliser l'offre existante, sélectionner les domaines et les implantations associées et orienter l'offre en la segmentant pour offrir un niveau d'excellence à la hauteur des attentes et de l'ambition, y compris en termes de développement durable.

4 - A partir d'une analyse de marché, construire une offre immobilière, soutenue en mesure de répondre à des besoins spécifiques

Ambition I.V – Saisir l'opportunité des développements pour une offre touristique spécifique (tourisme scientifique et industriel, restauration et hébergements)

L'objectif est de répondre à une demande croissante de tourisme scientifique et industriel et d'organiser une offre d'accueil dans les domaines du tourisme, de la restauration et de l'hébergement (en meublés, en gîtes ou en campings) qui générera des retombées pour le territoire, en termes de revenus et d'image.

➤ Orientations:

A partir d'une analyse de marché:

1 - soutenir les collectivités locales dans une offre de pratique touristique et de loisirs

2 - soutenir les projets de création d'hébergements, suivre les évolutions de marché

3 - construire les outils interactifs d'une information coordonnée (entre les différents acteurs) à destination des entreprises et de leurs collaborateurs sur les disponibilités d'hébergement local.

CHAPITRE II

LA DESSERTE PAR LES INFRASTRUCTURES

Deuxième ambition: Permettre la desserte de la zone Bure-Saudron en maîtrisant les impacts des transports

Au premier rang des impacts pour le territoire, se trouvent les transports avec les modes d'acheminement des colis, le transport des matériaux de chantier et les déplacements domicile-travail. Ces thèmes constituent des opportunités d'aménagement du territoire.

Les différents types de transports nécessaires aux développements industriels doivent pouvoir s'appuyer sur les réseaux d'infrastructures existants, et limiter au maximum les impacts sur l'environnement et les espaces habités.

Les scénarios de dessertes proposés dans le cadre du présent chapitre ont été élaborés à partir de la contrainte technique des transports de colis de déchets, tant sur un plan technique que sur le plan de leur acceptation. Le transport ferroviaire est privilégié du fait de la provenance des colis et le transport routier en intermodalité. Les trafics autres (frets de chantier, déplacements domicile-travail, ..) ont été examinés dans un second temps, du fait, notamment de leur dispersion sur l'ensemble des réseaux. Les potentialités du transport fluvial ont été analysées à cet égard.

Ambition II.I – Permettre l'acheminement ferroviaire des déchets, au plus près

A compter de la mise en service industrielle du centre de stockage, l'objectif est de favoriser le transport des colis de déchets par acheminements ferroviaires au plus près du site. Les «colis de déchets» provenant majoritairement de sites accessibles à un équipement ferroviaire, il s'agit de bénéficier des multiples atouts du transport ferroviaire en termes de sécurité et d'impacts sur l'environnement, mais aussi du point de vue du bilan économique.

Les scénarios de desserte ferroviaire analysés sont donc retenus pour leur cohérence avec l'agenda prévisionnel d'aménagement et de mise en service industrielle du centre de stockage.

Même si, dans les différents scénarios étudiés, l'objectif est de prioriser la réalisation d'infrastructures ferroviaires pour accéder au centre de stockage sans rupture de charges, les scénarios de transbordement du mode ferroviaire sur le mode routier sont étudiés, comparés et analysés, dans un souci d'anticipation et de maîtrise de l'agenda des opérations.

L'ambition est de permettre également l'acheminement ferroviaire d'autres frets, en particulier les frets de chantier et les frets industriels ou agro-alimentaires qui seraient générés localement. Il s'agit ainsi de permettre aux activités existantes de bénéficier des renforcements d'infrastructures ferroviaires.

➤ **Orientations:**

(carte N°3)

10 scénarios de dessertes ferroviaires ont été étudiés pour l'acheminement des colis de déchets par voie ferroviaire jusqu'au site de stockage des déchets ou au plus près, avec, pour ces dernières hypothèses, l'interconnexion routière de leurs transports sur les derniers kilomètres. Ces hypothèses nécessiteront la réalisation d'une gare de transfert.

- 5 scénarios comprennent la desserte du site par l'Est et/ou par l'Ouest.
- 5 scénarios comprennent la desserte d'une gare inter modale permettant de transférer les colis sur le mode routier.

La description des scénarios est reprise en annexe 2

Ces scénarios ont été définis en fonction des voies d'acheminement des transports de colis depuis leurs provenances: Sud ou Nord-Ouest, éventuellement par l'Est. Ces scénarios ont également été définis en fonction de la présence des infrastructures ferroviaires existantes et de la possibilité de leurs reprises et raccordements.

2 Grandes familles de scénarios sont ainsi proposées:

- un accès ferroviaire par l'Ouest, en raccordement de la voie St Dizier – Culmont-Chalindrey en vallée de la Marne
- un accès ferroviaire par l'Est, en raccordement de la voie Bar-le-Duc – Nancy.

En interaction avec l'analyse menée sur les trajets routiers (ambition II.II), 4 zones ont été délimitées pour rechercher les potentialités d'implantation de gare de transfert.

Les critères d'analyse comparée sont les suivants (ils sont définis de sorte à être affinés au fil de la conception des projets):

- du point de vue des transports
 - optimisation de la chaîne logistique pour le transport des déchets
- du point de vue de l'environnement et de la sécurité
 - prise en compte de la sûreté, de la sécurité du public et des travailleurs, notamment risques associés au transport de matières dangereuses
 - prise en compte des risques d'exploitation des convois
 - protection de la biodiversité et des ressources naturelles
 - respect des milieux humains
 - préservation du cadre de vie patrimonial et paysager
- du point de vue technique
 - recours à des techniques fiables et non complexes
 - acquisitions foncières limitées et à priori non complexes
- du point de vue économique et social:
 - coût et viabilité économique du projet
 - impact sur le réseau existant et sur l'accessibilité des territoires
 - procédures administratives associées aux scénarios

Etude SYSTRA à la demande EDF - AREVA - CEA – Octobre 2012

Dans le cas des scénarios avec rupture de charge, l'analyse comparée porte sur la globalité du transport, y compris les coûts, les impacts et les organisations logistiques pour le transfert et le transport des déchets.

Le coût et la viabilité économique des scénarios ont été estimés avec ou sans électrification des voies, pour répondre aux attentes en matière d'exploitation des transports ferroviaires et de la maîtrise des impacts sur l'environnement (bilans carbone). 3 scénarios ont été retenus en conclusion de cette étude.

A l'issue du débat public, un scénario sera retenu par l'Etat qui définira la maîtrise d'ouvrage, et la répartition du financement des investissements, en fonction de la domanialité des tronçons. Les études préliminaires et les réservations foncières nécessaires devront alors être engagées.

Il convient également de préserver, dans les documents d'urbanisme et la réalisation d'opérations, les emprises ferroviaires identifiées et de prévoir les possibilités de mise en sécurité des voies et d'intégration paysagères des infrastructures, dans les traversées urbaines.

Ambition II.II – Renforcer l'accessibilité de la zone Bure-Saudron par la route et maîtriser les impacts des transports

Si la desserte ferroviaire concerne l'acheminement des colis de déchets, parfois en connexion avec le réseau routier, **l'accessibilité routière de la zone Bure-Saudron** présente en enjeu pour le transport de l'ensemble des frets et des déplacements.

Pour le transport des frets de chantier, les trafics peuvent augmenter substantiellement et durablement sans pour autant créer de nuisances (augmentation de l'ordre de 50 PL/jour en moyenne sur le réseau, avec des pointes de trafic à 200 PL/jour en certaines phases de chantier).

La priorité sera donnée aux modes de transports présentant le moindre impact sur les espaces traversés et sur l'environnement.

➤ **Orientations:**

(cartes 5, et 6)

9 options ont été analysées eu égard aux contraintes techniques des transports de colis par transports exceptionnels. L'analyse multicritères porte sur la maîtrise des impacts sur les espaces habités (carte 7) et sur les choix d'aménagement du territoire en connexion des zones d'emplois, d'habitat, et d'activités économiques desservies.

La description des options, et l'analyse multicritère sont reprises en annexe 3, ainsi que sur la carte N°5

Sur le plan technique et en l'état actuel, les conditions d'acheminements routiers des colis de déchets ne sont pas assurées sans adaptation des infrastructures routières aux caractéristiques techniques des transports exceptionnels. Les contournements de villages et d'espaces habités qu'il serait opportun de réaliser ont été identifiés.

Les critères de comparaison des trajets routiers sont les suivants:

- 1 – contraintes techniques de transports exceptionnels (pentes, ouvrages d'art, gabarits, structures de chaussées) et coûts des aménagements à réaliser
- 2 – maîtrise des impacts pour et après aménagements (environnement, paysages, traversée d'espaces habités)
- 3 – Interconnexion et impact sur l'aménagement du territoire (pôles d'emplois et d'habitats, trafics chantier et intermodalité avec les potentialités fluviales)

SIDT – GOT Coordination routière – juin 2012

A partir du scénario retenu pour la desserte ferroviaire, les adaptations du réseau routier pour les transports exceptionnels pourront s'opérer. La programmation des investissements routiers pourra également s'adapter aux perspectives de développement des territoires en tenant compte des politiques de desserte des pôles et d'aménagement du territoire.

Il convient:

- 1 – d'articuler la desserte routière avec le scénario d'acheminement ferroviaire des colis de déchets.
- 2 – de préserver la possibilité de passage des transports exceptionnels, notamment pour les trajets identifiés comme viables
- 3 – d'étudier dans le cadre des scénarios, les contournements de bourgs qui seraient utiles
- 4 – de coordonner les trajets routiers avec les différents gestionnaires de voiries

Ambition II.III – Pour les autres transports: profiter de l'opportunité de l'utilisation des modes alternatifs, les modes fluviaux et ferroviaires

D'une manière générale, les solutions de transport par modes alternatifs seront recherchées quelque soit la nature des frets transportés, frets de chantier ou déplacements, les modes ferroviaires ou fluviaux offrant un bilan CO2 plus favorable que le transport routier

Il s'agit d'utiliser au mieux les potentialités qui existent en matière de dessertes ferroviaires et fluviales, dans un souci de développement durable.

Des mesures de restriction des transports routiers, d'incitation ou d'accompagnement sont donc recommandées pour limiter les transports par la route, et pour maîtriser les nuisances (cf ci-dessus coordination des trajets routiers).

L'approvisionnement en agrégats du projet industriel Cigéo ne présente que peu d'incidence sur les besoins en agrégats des départements de Meuse et de Haute-Marne, dans le contexte des échanges inter-régionaux, dans les 10 prochaines années⁹.

⁹ Les estimations de besoins en agrégats, en ordre de grandeur et sur la période 2018-2022 ont été communiquées dans le cadre de la préparation des Schémas Départementaux des Carrières dont la durée court sur 10 ans. Ces estimations seront affinées au fil de la définition du projet industriel et feront l'objet d'actualisations, notamment au

L'excédent¹⁰ des versées des couches calcaires traversées lors du creusement pourra être rendu disponible et des carrières pourraient être remblayées par l'ensemble des versées issues des creusements quelles que soient les techniques employées.

Dès lors que les provenances des agrégats seront connues ainsi que les bilans de transport, des mesures pourront être prises pour limiter les nuisances liées aux transbordements (poussières, bruits, ..) pour les riverains comme pour les utilisateurs des réseaux routiers, au titre des recommandations et des chartes pour la réalisation des chantiers

Propositions

- charte de développement durable des chantiers pour maîtriser les nuisances et suivre les impacts

➤ **Orientations:**

- 1 - définir et proposer des restrictions de transports
- 2 - préserver dans les documents d'urbanisme et dans la réalisation d'opérations, les espaces dédiés aux transports ferroviaires et fluviaux, aux transbordements et aux stockages
- 3 - engager un travail commun entre l'ANDRA et les professionnels de l'UNICEM pour positionner les agrégats produits en Meuse et en Haute-Marne, en conformité avec les attentes du cahier des charges de l'Autorité de Sureté Nucléaire (ASN).

➤ **Politique d'accompagnement:**

L'analyse des capacités fluviales (carte 8) permet d'identifier et de promouvoir les potentialités d'utilisation du transport fluvial pour les agrégats de chantier, en fonction de leurs provenances et des bilans de transport .

Ambition II.IV – Permettre l'accessibilité du territoire et de la zone Bure-Saudron par une politique de déplacements adaptée

L'ambition vise à permettre une meilleure accessibilité de la zone Bure-Saudron pour les déplacements professionnels et privés.

Cette ambition passe par la mise en place d'une politique de déplacements adaptée, en favorisant les solutions de transports de personnes. Pour les industriels, il s'agit de mettre en place une organisation spécifique des déplacements domicile-travail dans un plan de déplacement inter-entreprise (PDIE) et de renforcer l'attractivité de la zone par une meilleure accessibilité des réseaux de transports (gares TGV par exemple).

Pour les populations, l'accès aux services et la mobilité restent les enjeux prépondérants d'attractivité dans le contexte rural et celui de l'éloignement des centres urbains et pôles de services.

➤ **Orientations:**

La proposition de construire des politiques de déplacements adaptées aux contextes territoriaux et aux enjeux de développement industriel et résidentiel est recommandée au travers de:

- 1 – la mise en place de Plan de Déplacement Entreprises et Inter-Entreprises pour accéder au site de Bure-Saudron
- 2 – le soutien aux initiatives privées ou associatives pour la mise en place de transports à la demande
- 3 – l'évolution de la politique des transports scolaires pour tenir compte de l'augmentation des déplacements dans la zone de proximité

regard des caractéristiques normatives exigées. Le choix de la nature des agrégats sera opéré dans les années à venir après validation de l'Autorité de Sureté Nucléaire (ASN).

10 Une partie des versées étant à maintenir sur le secteur dans le cadre du projet Cigéo

Troisième ambition: bénéficiaire des ressources industrielles nécessaires, dans le contexte environnemental

Sur la base des besoins exprimés par les industriels, cet objectif définit les conditions dans lesquelles les investissements seront réalisés pour approvisionner les énergies nécessaires. Leurs justifications technico-économiques tiendront compte du bénéfice que pourront en tirer les territoires dans la modernisation de leurs propres réseaux.

Ambition III.I – Assurer et organiser les approvisionnements en eau

La présente ambition vise la capacité du territoire à **s'organiser** pour assurer les approvisionnements en eau, et en faire bénéficier les secteurs dont l'approvisionnement reste délicat.

Compte tenu de la typologie des lieux, les besoins en eau seront assurés depuis les lieux où la ressource permet de répondre à la demande. Plusieurs scénarios ont été identifiés, y compris un scénario d'approvisionnement avec une eau industrielle.

Des difficultés de ressources et de distribution de l'eau ont été identifiées dans le territoire. Il convient d'ajouter aux besoins industriels, les quantités nécessaires pour moderniser les réseaux. Les investissements pour l'approvisionnement en eau devraient donc pouvoir bénéficier aux réseaux et aux captages locaux inscrits dans un périmètre viable, qui est à définir en même temps que la gouvernance et l'organisation technique pour porter le projet.

En complément, les capacités de développement des territoires nécessitent que soient définies les conditions du cycle de l'eau, pour les projets industriels connus comme pour les développements ultérieurs, depuis l'approvisionnement jusqu'aux rejets dans les milieux naturels.

Pour faire face aux enjeux de dynamisation des bourgs et des villages, les conditions d'approvisionnement et de rejet des eaux devront être mises en cohérence avec tout développement.

➤ **Orientations:** (cartes 9 et 10)

Les scénarios étudiés tiennent compte des capacités d'approvisionnement en eau des captages existants, des besoins estimés pour les installations industrielles comme pour les besoins alentours et de l'organisation technique des réseaux de distribution associés aux captages retenus.

Les différents scénarios d'approvisionnement de la ressource, comme repris sur la carte jointe, délimitent, avec les périmètres des bassins versants, le périmètre d'étude du CYCLE GLOBAL DE L'EAU

L'organisation de l'approvisionnement pourra faire l'objet d'interconnexions dans la distribution et par conséquent, le choix d'un scénario n'est pas exclusif d'autres sources d'approvisionnement via les captages identifiés.

5 scénarios sont proposés, suivant les débits, autorisations de prélèvements des captages, et quantités disponibles. Ils sont comparés pour les organisations des réseaux d'approvisionnement. Les scénarios sont repris en annexe 4 et sur les cartes 9 & 10

Il s'agit:

- 1- de définir et d'organiser la gouvernance (périmètre et organisation des syndicats d'approvisionnement en eau potable) pour permettre l'approvisionnement en eau des industries et du secteur et la définition des équipements et investissements nécessaires
- 2 – de définir une organisation technique pour permettre les développements de l'activité.

➤ **Politique d'accompagnement:**

Dans le cadre de l'analyse des potentialités d'implantations, une étude globale portant sur **le cycle de l'eau** a été proposée pour fonder les orientations de gouvernance et les choix techniques à retenir pour encadrer l'approvisionnement en eau du secteur ainsi que l'assainissement.

La conduite et la maîtrise d'ouvrage **d'un schéma directeur de l'eau** relèvent des collectivités locales et en particulier des syndicats d'approvisionnement en eau potable avec l'appui des Conseils Généraux et de l'Agence de bassin (Agence de l'Eau Seine Normandie).

Ambition III.II – Bénéficiaire des approvisionnements en électricité et en ressources énergétiques autres

L'objectif est de disposer d'une stratégie de raccordement électrique des installations industrielles, dans l'agenda de l'aménagement, tout en offrant la possibilité d'implantations autres.

En complément, d'autres sources d'énergie peuvent être étudiées en maîtrise des coûts énergétiques et/ou en bénéficiant des énergies rendues disponibles par certaines des productions industrielles implantées (gaz, mais également par mutualisation des industries les unes avec les autres, hydrogène, biomasse, ...). La maîtrise des consommations énergétiques par unité de production fait partie des enjeux d'exemplarité du territoire, dans un objectif de minimisation des gaz à effet de serre

La justification technico-économique de chacune des sources d'approvisionnements en énergies devra être définie au fur et à mesure des projets d'installations mais aussi au regard des impacts et des bénéfices dont le développement du territoire pourra tirer profit.

➤ **Orientations:**

Le raccordement électrique du site est motivé, d'abord, par la mise en œuvre du chantier Cigéo, avec un besoin de la puissance électrique requise, et estimé à 80 MW à compter de fin 2017, début 2018¹¹

- Scénario 1 – Raccordement à partir des lignes 225 KV à des distances de l'ordre de 10 à 15kms

- Scénario 2 - Construction d'un poste de transformation 400/90 kV alimenté sous la ligne 400kV Dédié dans un premier temps exclusivement au projet Cigéo (ce type d'installation reste exceptionnelle), le poste présentera une structure évolutive permettant d'accueillir ultérieurement de la consommation supplémentaire (Syndièse, ..etc.) ou de la production alternative.

- Scénario 3 - construction d'un poste de transformation 400/225 kV alimenté sous la ligne 400kV

La procédure d'autorisation de réalisation des raccordements est définie, en cohérence avec l'agenda global de l'aménagement. Cette procédure inclut la concertation propre aux implantations d'ouvrages électriques.

Il s'agit:

1 – de disposer d'une stratégie de raccordement électrique des équipements industriels envisagés ou à venir et d'une Justification Technico-Economique (JTE), intégrant une analyse comparée des scénarios de raccordement

2 – d'intégrer les scénarios d'aménagement du secteur (organisation, schéma de desserte routière, trame paysagère...), ainsi que les positionnement et intégration paysagère des postes transformateurs électriques à construire

3 – de promouvoir et d'organiser l'implantation d'activités dans le secteur, en tenant compte des capacités énergétiques disponibles ou de celles à mutualiser

Ambition III.III – Assurer la desserte numérique à très haut débit (THD) de la zone

La vocation de cette ambition est de mettre en œuvre, la connexion des installations et du secteur aux réseaux numériques THD. La réalisation de cet objectif favorisera les atouts du développement, dans la promotion des implantations industrielles.

Pour les bourgs et les villages, l'attractivité pour l'implantation de nouveaux ménages est conditionnée par un accès aux réseaux numériques à haut-débit.

¹¹ Suivant le calendrier prévisionnel sous réserve des autorisations

Les Schémas Départementaux et Territoriaux d'Aménagement Numérique de Meuse et de Haute-Marne ont vocation à fixer la répartition des investissements privés ou publics (réalisés ou à venir) en matière d'infrastructures numériques. Les bilans d'amortissement des infrastructures seront donc à adapter en fonction de la demande et des perspectives de croissance du nombre de ménages et d'activités.

L'ambition se traduit également dans la possibilité d'une interconnexion des réseaux existants, de sorte à sécuriser, les capacités numériques de chacun des opérateurs.

➤ **Orientations:**

- En matière de téléphonie, la couverture sera améliorée pour répondre aux besoins des utilisateurs au regard de l'augmentation de l'utilisation des réseaux
- En matière de réseaux numériques, Il convient que l'opérateur d'aménagement du secteur prévoit une interconnexion sécurisée. Un tel équipement fait partie des atouts de promotion du secteur.
- Pour le développement des bourgs et des villages, les connexions aux réseaux numériques devraient pouvoir être améliorées, y compris et surtout dans l'optique de leurs développements (condition d'attractivité). L'actualisation des SDTAN devra donc être menée en perspective des développements communaux.
- En appui des enjeux de rationalisation de l'offre d'accueil (ambition I.IV), la desserte numérique THD des zones d'activité ciblées devrait être une priorité.

CHAPITRE III

L'ATTRACTIVITE: L'HABITAT, LES SERVICES

Quatrième ambition: développer durablement l'attractivité du territoire pour l'accueil des ménages et des activités

Cette ambition reprend les conditions de développement des territoires en termes d'attractivité, via l'habitat, et via les services aux populations.

Elle tient compte des perspectives d'emplois affichés par les développements industriels en contrepoint des perspectives de déclin démographique dans le Sud-Meusien et, plus encore, dans le Nord Haut-Marnais. Une partie de la décroissance sera donc atténuée par les développements envisagés.

Ambition IV.I – Anticiper les besoins d'hébergement et coordonner les acteurs du logement pour les actions d'accompagnement d'un chantier de cette ampleur

L'intégration d'un grand chantier dans le territoire, de manière durable, passe par l'accueil des personnes qui œuvreront pour sa réalisation.

Même si l'objectif est de mobiliser prioritairement les compétences locales, il s'agit de faire en sorte que les populations qui se déplacent à l'occasion des travaux s'intégreront socialement sur le territoire.

Parmi les services à la personne pouvant être mis en place pour faciliter leur intégration, la question de l'hébergement des personnels d'entreprises apparaît d'autant plus importante à gérer que la durée de réalisation des différentes phases de chantiers est longue.

Au delà d'une offre d'hébergement appropriée, l'enjeu de l'habitat dans ses différentes formes réside dans le maintien des équilibres entre une offre neuve et provisoirement affectée à l'hébergement et l'offre du parc de logements existants. Qui plus est, la conception des produits d'hébergements devra tenir compte de leurs possibilités d'évolution pour intégrer le marché de l'habitat à l'issue des phases «chantier».

Anticiper les demandes potentielles en matière de logement permet d'apporter des réponses adaptées pour les phases chantiers, mais également de réfléchir à celles qui pourraient émerger avec la mise en exploitation des installations industrielles et le développement économique susceptible de l'accompagner.

L'ambition vise une offre d'hébergements en mesure de répondre aux demandes de l'ensemble des collaborateurs (en phases chantiers ou en phase exploitation) dans leurs parcours résidentiels et professionnels, ainsi que le développement d'une offre touristique (ambition I.V)

En phases chantiers et en fonction de la durée de ces phases, les modes d'hébergement envisageables pour les personnes en déplacement (suivant les types de personnel) sont de différents ordres:

- hébergement dans le parc privé ou social, dont les logements vacants pourraient bénéficier de droits de réservations du 1% patronal et à cette occasion, de transformations avant d'être réintégrés dans le parc à l'issue de l'une ou l'autre des phases de chantiers.
- hébergement dans les hôtels, camping, gîtes. Cet axe nécessite études de marchés, mise à dispositions d'informations interactives, et accompagnement spécifique des particuliers
- hébergement temporaire (préfabriqués, bases de vie), à implanter dans un aménagement maîtrisé, à proximité immédiate des sites

➤ **Orientations:**

Il s'agit, d'une manière opérationnelle:

1 – d'analyser le marché de l'hébergement en milieu rural et celui des locatifs meublés ou hôteliers, en assurer le suivi et l'information auprès des entreprises

2 – de coordonner les acteurs du logement (éventuellement sous conventions) pour mettre à disposition l'offre d'hébergements et de l'offre locative adaptée aux attentes (locations meublées) et évolutives pour transformer aisément les produits de logements à l'issue des phases de chantier

Ambition IV.II – Développer les services liés à l'intégration de nouveaux ménages et conforter le cadre de la convivialité et celui de la dynamique d'animation

Les perspectives d'emplois directs, indirects et induits, et les perspectives d'accueil de populations nouvelles (pour la part des emplois non pourvus localement), laissent envisager une redynamisation des secteurs ruraux, à proximité des installations industrielles. Certaines conditions sont nécessaires pour rendre ces territoires attractifs, notamment l'image qui est donnée du territoire

En matière d'intégration des ménages désireux de s'installer durablement, la convivialité et l'accueil sont des qualités humaines reconnues dans le Sud Meusien et le Nord Haut-Marnais. L'objectif vise à les organiser pour une meilleure intégration des familles. A l'échelle du Sud-Meusien et du Nord Haut-Marnais, de tels services peuvent recouvrir des facilités diverses, notamment, les recherches d'habitats, d'emplois (pour le conjoint), de services, de loisirs et d'animation.

Localement, cette ambition nécessite une forme de marketing territorial, de sorte à promouvoir les qualités d'accueil des territoires. Au delà d'une information adéquate des services d'animation et d'accompagnement des ménages, la mise en réseau des différents acteurs et la mobilisation de l'offre d'accueil d'Action Logement permettra de démultiplier l'offre d'animation et de services.

➤ **Orientations:**

Il s'agit, d'une manière opérationnelle:

- 1 – de développer et de promouvoir, sur le plan du marketing territorial, l'attrait de l'accueil local, les services et les animations associés
- 2 – de coordonner les acteurs dans les intercommunalités et de fournir une information ciblée

Ambition IV.III – Développer et structurer une offre pertinente de services

Dans la zone de proximité, il convient de mettre en œuvre des services aux populations qui permettent d'une part, de maintenir la qualité de vie des habitants et d'autres parts, l'intégration des nouveaux ménages et de leurs modes de vie dans le contexte du territoire.

Les politiques publiques concourent au maintien du niveau de service existant et les services qu'il convient de développer sont par ordre de priorité:

- services de santé
- enseignement, éducation et activités péri-scolaires
- services administratifs
- loisirs, culture et vie associative
- sports
- commerces.

L'ambition d'accueillir favorablement de nouvelles populations dans le tissu rural passe par un meilleur accès aux services, une structuration de l'offre pour faire converger investissements et exploitations, et une information de l'éventail des services proposés. A ce titre les technologies de l'information et de la communication via les réseaux numériques (cf ambition IV.III) sont déterminantes. Les politiques de déplacements de personnes (cf ambition III.IV) sont également structurantes pour pallier à l'éloignement et à l'accès des services.

Ambition IV.IV – Coordonner les politiques publiques en vue d'un investissement pertinent et équilibré de l'habitat tout en maîtrisant le développement des bourgs et des villages.

Pour rendre le territoire attractif pour l'implantation et le maintien de ménages à proximité des sites industriels, l'ambition vise à disposer d'une offre d'habitat adaptée aux besoins, en termes de typologies, mais aussi en termes d'accès aux services.

Cette ambition impose de favoriser la mise en place de PLU Intercommunaux, valant PLH et une **mise en cohérence des politiques d'aménagement** à l'échelle interdépartementale, entre les documents d'urbanisme (ScoTs et PLU).

L'objectif de proposer un développement innovant, basé sur un concept de « nouvelle ruralité » repose sur:

- une adaptation de l'habitat et de l'offre foncière, aux besoins des ménages;
- un accès facilité, aux services que les comportements, les conditions d'emplois et les modes de vie des ménages requièrent;
- la préservation de l'identité du territoire, de son patrimoine et de ses modes de vie.

Est également visée la mise à disposition d'une offre foncière pour la construction neuve, dans les secteurs bénéficiant des équipements nécessaires et d'une programmation maîtrisée

➤ **Orientations:**

1 - La réalisation de cet objectif en matière d'offre d'habitat repose donc sur une **expertise fine des programmes d'habitat**, une **pertinence des investissements** ainsi que la mise à disposition des équipements nécessaires et conditions aux développements (eau, assainissement, réseaux numériques performants)

2 - Cet objectif passe donc par **des politiques de l'habitat pertinentes**, dans leurs différents segments: hébergement, locatif, accession à la propriété, individuel, individuel groupé collectif, ainsi que la localisation des programmes d'habitat en respectant l'équilibre de l'offre. Le segment du patrimoine existant dans les bourgs et les villages est également concerné dans la mesure où il est adapté aux niveaux d'investissement des ménages, aux conditions d'habitabilité. Cela suppose également que le développement des bourgs et des villages soient maîtrisés dans le respect de leurs identités patrimoniales et architecturales .

3 - La mise en œuvre de cet objectif passe enfin, par la mise en place des outils opérationnels de réhabilitation du patrimoine (OPAH, par exemple), voire de redynamisation du commerce local (ORAC). Ils seront spécifiquement dévolus dans les centres urbains secondaires, pôles de services, avec une mobilisation de l'ensemble des partenaires, dont les collectivités locales et les partenaires de l'accompagnement économique.

4 – Pour répondre aux enjeux d'exemplarité du développement du territoire, la réalisation de cet objectif passe également par l'adaptation du parc de logement aux performances énergétiques de l'habitat et en particulier aux normes de la réglementation thermique, y compris pour l'hébergement.

➤ **Politique d'accompagnement:**

Afin d'anticiper dans un premier temps et de suivre dans un second temps, l'évolution des différents segments du marché de l'habitat et de l'hébergement, les comportements en matière de résidentialisation, ainsi que le développement des territoires concernés par l'implantation de nouveaux ménages, les services de l'Etat ont proposé la mise en œuvre d'un outil de prospective destiné à analyser et à coordonner les politiques d'habitat à l'échelle du Sud Meusien et du Nord Haut-Marnais. Il s'agit également de mettre à la disposition des collectivités locales, l'ingénierie nécessaire au développement de politiques de l'habitat pertinentes.

CHAPITRE IV

LE DEVELOPPEMENT DURABLE

Premier principe d'action: manager un développement exemplaire, harmonieux, et soucieux de l'environnement et des patrimoines

De manière transverse entre tous les domaines concourant au développement du territoire, cette ambition vise les conditions et les exigences d'un développement qui s'intègre dans le contexte du territoire.

L'objectif de conduire un « développement exemplaire » est une exigence partagée par l'ensemble des acteurs comme condition de réussite d'un développement maîtrisé, dans un mode d'aménagement qui tiennent compte de l'intégration des projets dans leurs contextes environnementaux et paysagers.

Les **orientations** qui sont ici définies relèvent de recommandations pour la conception et la conduite des projets, pour les engagements pris dans la communication de chartes et pour l'élaboration des documents de planification des collectivités locales. La mise en cohérence des politiques d'urbanisme reste un facteur de réussite d'un développement durable du territoire impacté par les développements industriels.

Les **politiques d'accompagnement** relèvent quant à elles de la mise en place d'observatoires, sur l'environnement (Observatoire Pérenne de l'Environnement de l'ANDRA) et sur la veille sanitaire. Ils sont conformes aux orientations de la convention d'Aarhus.

Principe I.I – Intégrer le cycle global de l'eau dans les développements économiques

Ce premier principe vise à disposer de la ressource en eau nécessaire aux développements, et à préserver la ressource en eau, tout en maîtrisant le risque d'inondation.

L'organisation des approvisionnements en eau devra également tenir compte des capacités de traitement et de rejet dans le milieu naturel (cf ambition III.I)

Pour ce faire, l'ensemble du cycle de l'eau sera analysé globalement et dans chacune des opérations, les organisations des gouvernances et des investissements nécessaires, sont étudiées pour assurer l'approvisionnement en eau et son traitement, en cohérence avec le niveau d'équipement actuel et les besoins futurs.

Principe I.II – Préserver les paysages, la biodiversité et les écosystèmes

Ce principe vise à préserver les qualités de paysages, la biodiversité et les écosystèmes en lien avec la présence de certains espaces naturels remarquables et de maintenir les échanges écologiques identifiés. Pour satisfaire à ce principe, il conviendra de l'intégrer¹², de l'affiner dans le cadre des documents d'urbanisme et de le décliner de manière opérationnelle dans les projets de développements industriels et urbains.

Principe I.III – Concevoir et manager les projets et l'aménagement de manière durable et exemplaire

Les acteurs de développement s'entendent pour concevoir et manager leurs projets, et leurs opérations d'aménagement de manière « exemplaire ». Les techniques de suivis environnementaux et de maîtrises d'impact seront valorisées à cet égard.

Le principe de maintien des corridors écologiques dans le cadre d'aménagement des projets d'infrastructures reste un principe de base. Les mesures compensatoires sur l'environnement, prévues dans les dispositions réglementaires seront notamment anticipées, ainsi que les plans de gestion des espaces de

¹² Des réflexions sont également conduites dans le cadre des Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE)

stockage (verses, agrégats, retenues d'eau, biomasse...) de leurs transports, et la gestion des déchets propres aux chantiers, dans un objectif de valorisation. Le recyclage des emprises de travaux sera également anticipé et intégré dans la conception des projets. La gestion des déchets générés par les activités de chantier et industrielles visera un caractère d'exemplarité au regard des meilleurs technologies disponibles. Les ambitions intégreront l'ensemble des incidences, comme celles relatives à l'environnement, ou encore aux perturbations lumineuses ou électromagnétiques.

Principe I.IV – Préserver l'identité des bourgs et des villages et le patrimoine bâti

Ce principe vise à préserver l'identité des bourgs et des villages, et le patrimoine bâti.

Les villages remarquables pour leurs identités architecturales et urbaines ont été identifiés. Des mesures particulières pourront être prises pour préserver ces caractéristiques et mobiliser les investissements nécessaires à la réhabilitation de l'habitat et du patrimoine, et inscrite dans leurs documents d'urbanisme.

Principe I.V – Préserver les conditions d'exploitation de l'agriculture et maîtriser la consommation d'espaces

L'équilibre entre exploitation de l'agriculture et implantations industrielles garantit le mode de développement du territoire.

Dans les secteurs particulièrement visés, l'objectif consiste à maîtriser la consommation d'espaces et à concevoir les infrastructures de sorte à préserver ainsi la compétitivité de l'exploitation agricole. Les documents d'urbanisme devront intégrer un objectif d'occupation maximum des emprises industrielles à l'échelle communale ou à l'échelle intercommunale.

CHAPITRE V

LES MODALITES D'AMENAGEMENT

Deuxième principe d'action: Anticiper l'aménagement et optimiser les investissements

L'ambition vise à intégrer les conditions de répartition des investissements dans une Zone Interdépartementale dont le périmètre, autour des installations, est pertinent pour l'aménagement. La création d'une Zone Interdépartementale a été actée pour permettre, dans un dispositif spécifique une répartition de la fiscalité.

Elle se double d'un objectif d'aménagement pour l'accueil des activités dans un secteur nécessitant la proximité du site.

Les **orientations** en la matière relèvent de recommandations pour conduire l'aménagement dans des procédures identifiées et portées par une gouvernance adaptée.

Principe II.I – Créer une zone d'activité sur le site, en définir gouvernance, vocation et modalités d'accueil des implantations

L'implantation organisée d'activités à proximité du site nécessite un aménagement opérationnel et planifié. Il s'agit de préserver la qualité des paysages, et des écosystèmes, de maîtriser l'aménagement et les investissements nécessaires ainsi que de maintenir les conditions d'exploitations agricoles.

Un aménagement maîtrisé et coordonné dans une gouvernance adaptée permettra de:

- définir la vocation du secteur et les prescriptions d'installations d'activités (natures des activités, normes HQE, ...)
- définir une organisation spatiale autour d'un schéma directeur, d'une charte d'intégration paysagère, valant préconisations, et d'un schéma routier
- intégrer dans un bilan d'aménagement les investissements liées à l'accueil de ces activités (réseaux routiers, réseaux énergétiques, équipements d'assainissement, de connexion numériques, de superstructures de services, crèches, centre de secours, ...)
- suivre les plans de gestion spécifiques (foncier, versés, eaux, ...)

Principe II.II – Répartir les investissements structurants en fonction des responsabilités, des compétences, de leurs amortissements ainsi que des maîtrises d'ouvrages des opérations

Chacune des opérations identifiées et concourant à l'aménagement du territoire, fera l'objet d'une définition des maîtrises d'ouvrages en mesure de conduire leur réalisation dans l'agenda de l'aménagement.

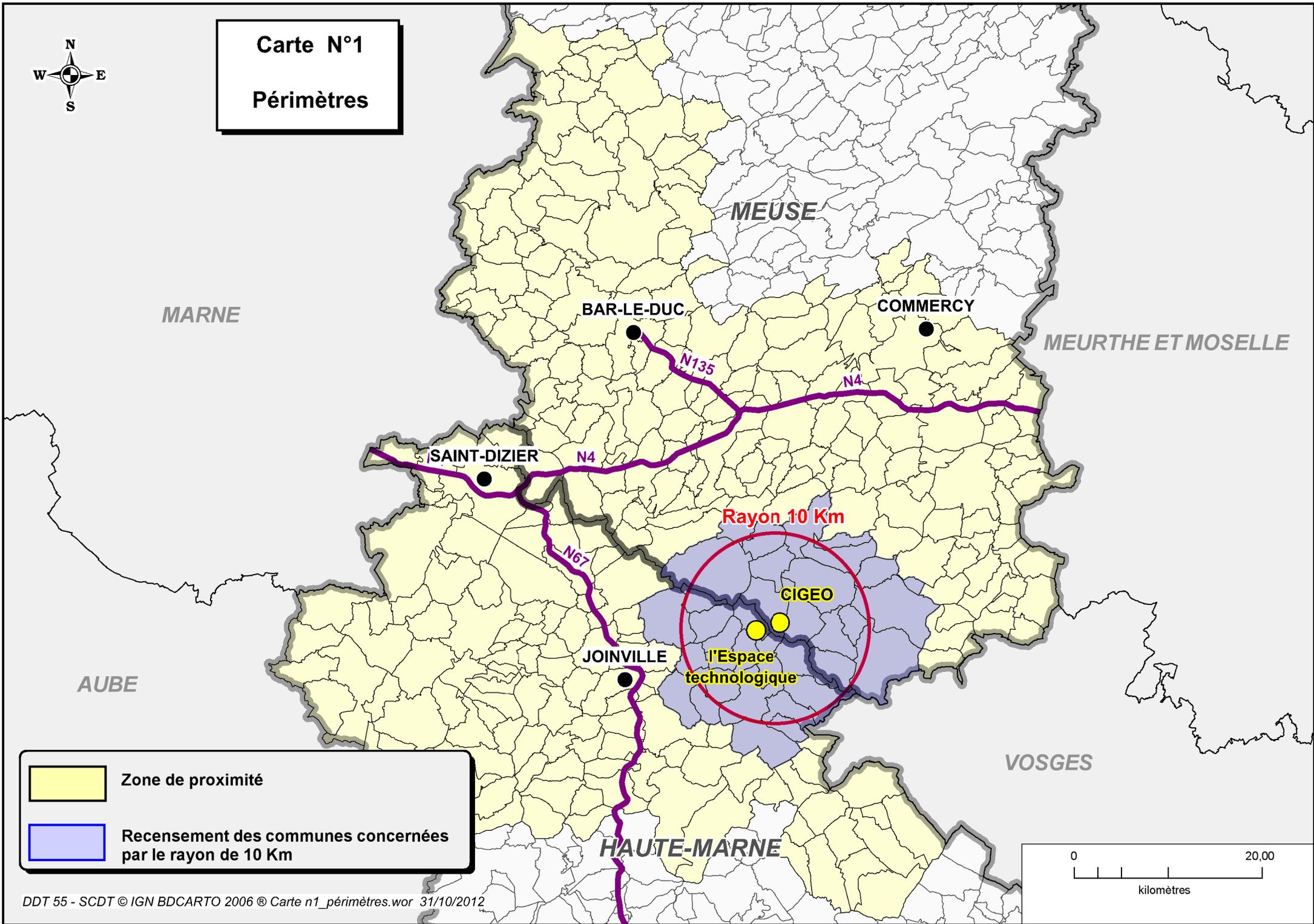
En parallèle, la programmation de chacune de ces opérations fera l'objet d'une répartition des investissements, en fonction des responsabilités et des compétences. Les bilans prévisionnels d'exploitation tiendront également compte de l'amortissement de ces investissements.

Les procédures retenues pour l'aménagement et le développement des territoires, devront également rendre cohérents les principes de répartition des investissements en fonction des opérations. Le choix de la, ou des, procédures les mieux adaptées¹³ en matière d'aménagement opérationnel, d'urbanisme, de foncier, d'infrastructures, et/ou de développement économique dépendra des structures publiques retenues pour conduire l'aménagement du territoire dans l'agenda des implantations industrielles, et tenant compte de l'implication de l'Etat dans l'aménagement du secteur.

¹³ Le comité de Haut Niveau du 5 mai 2011 a demandé à ce que soient identifiées la ou les procédures d'aménagement et d'urbanisme les plus pertinentes et adaptées pour conduire l'aménagement au regard des besoins (fonciers, d'aménagement et d'urbanisme) actuels et futurs.

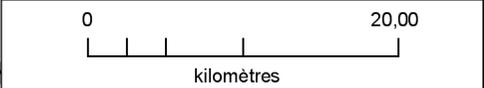


Carte N°1
Périmètres

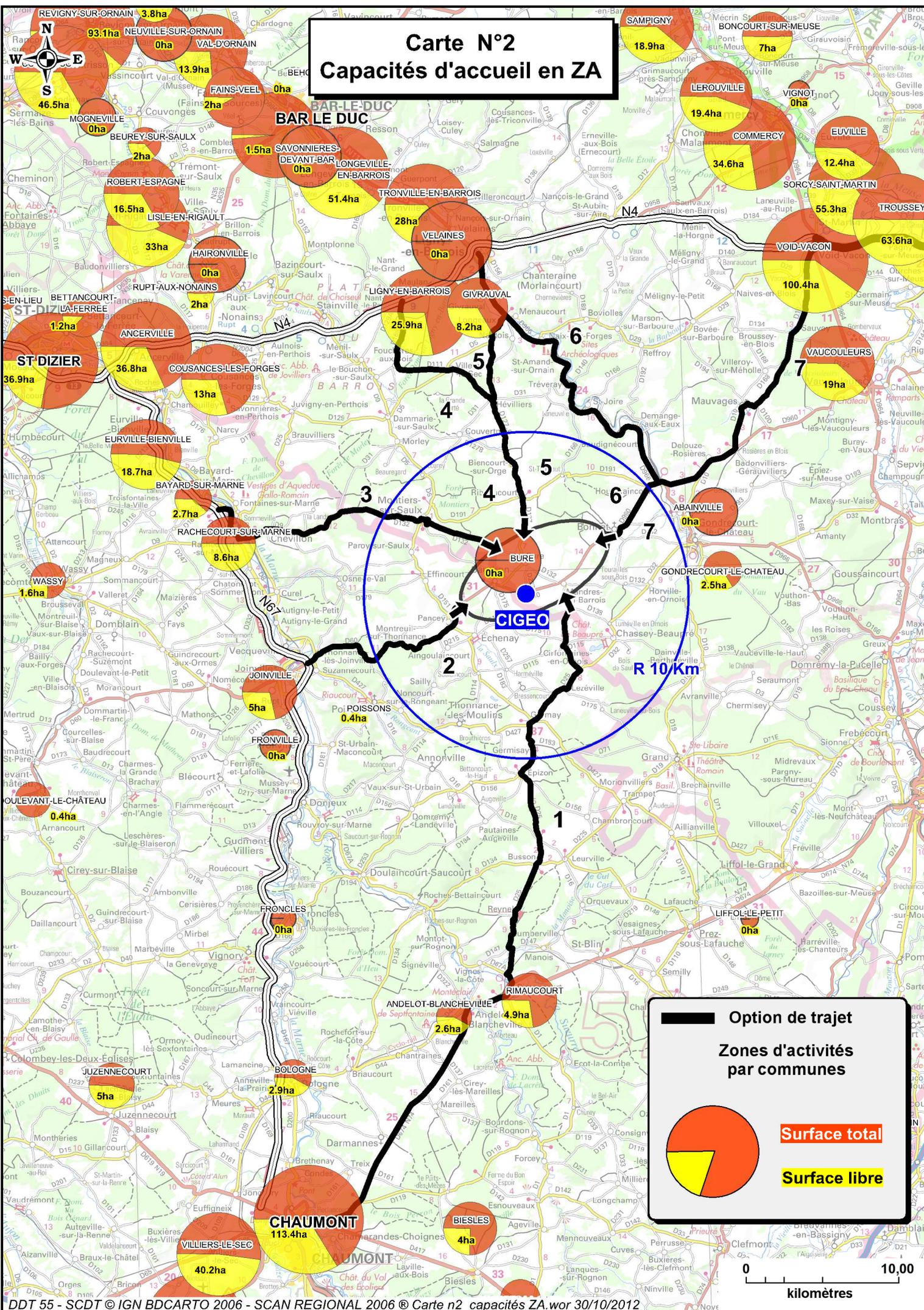


 Zone de proximité

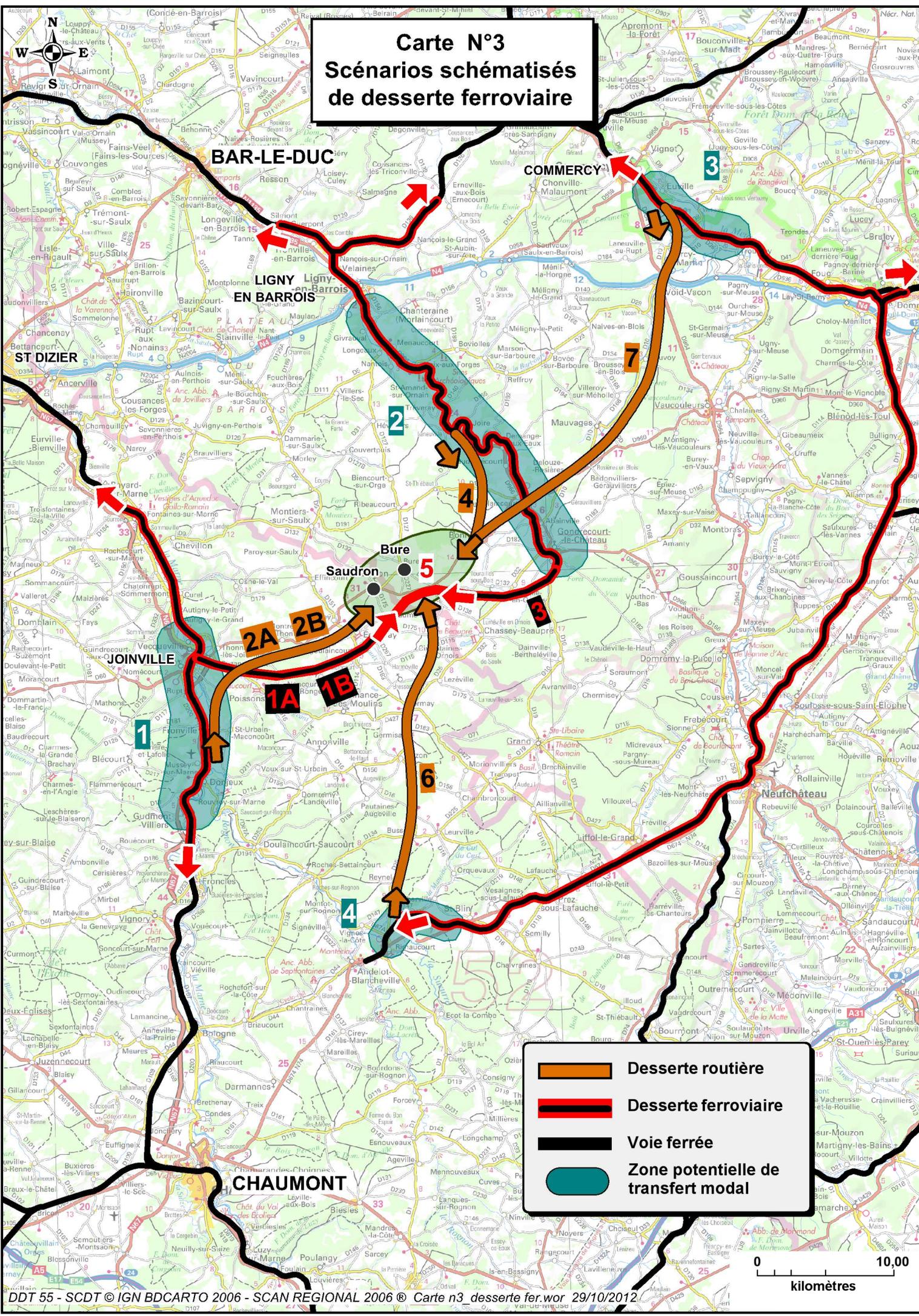
 Recensement des communes concernées par le rayon de 10 Km



Carte N°2 Capacités d'accueil en ZA

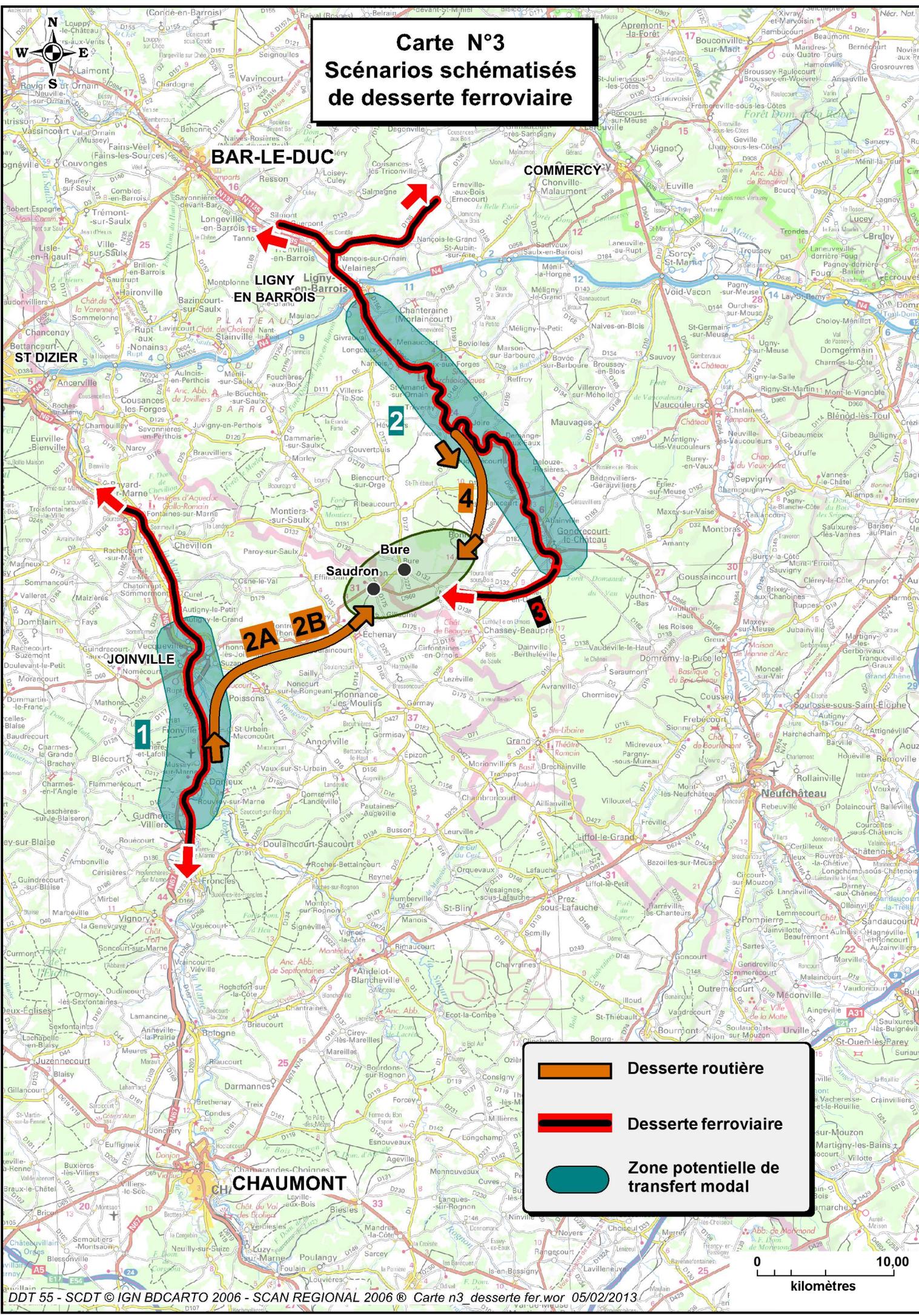


Carte N°3 Scénarios schématisés de desserte ferroviaire



-  Desserte routière
-  Desserte ferroviaire
-  Voie ferrée
-  Zone potentielle de transfert modal

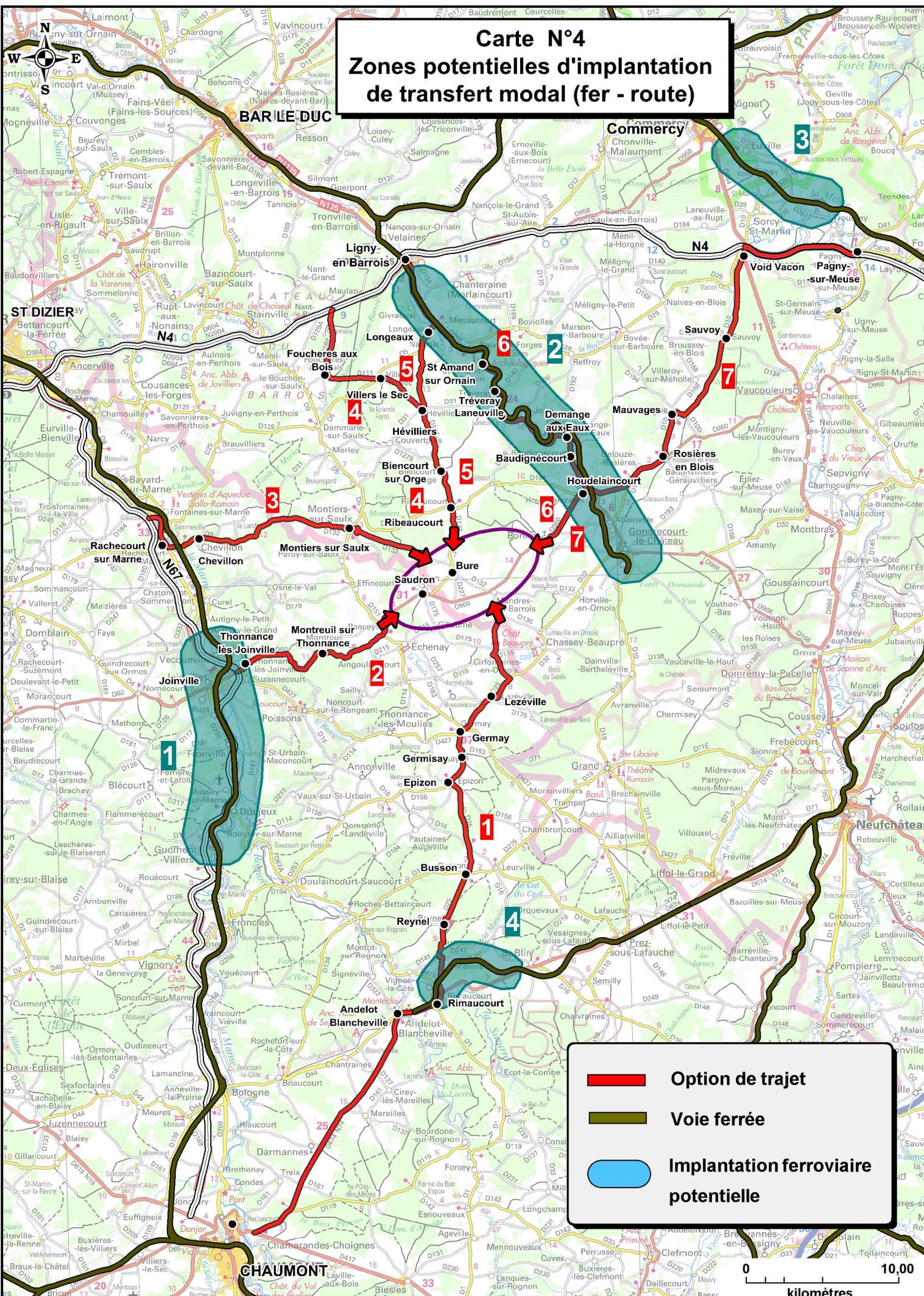
Carte N°3 Scénarios schématisés de desserte ferroviaire



	Desserte routière
	Desserte ferroviaire
	Zone potentielle de transfert modal

Carte N°4

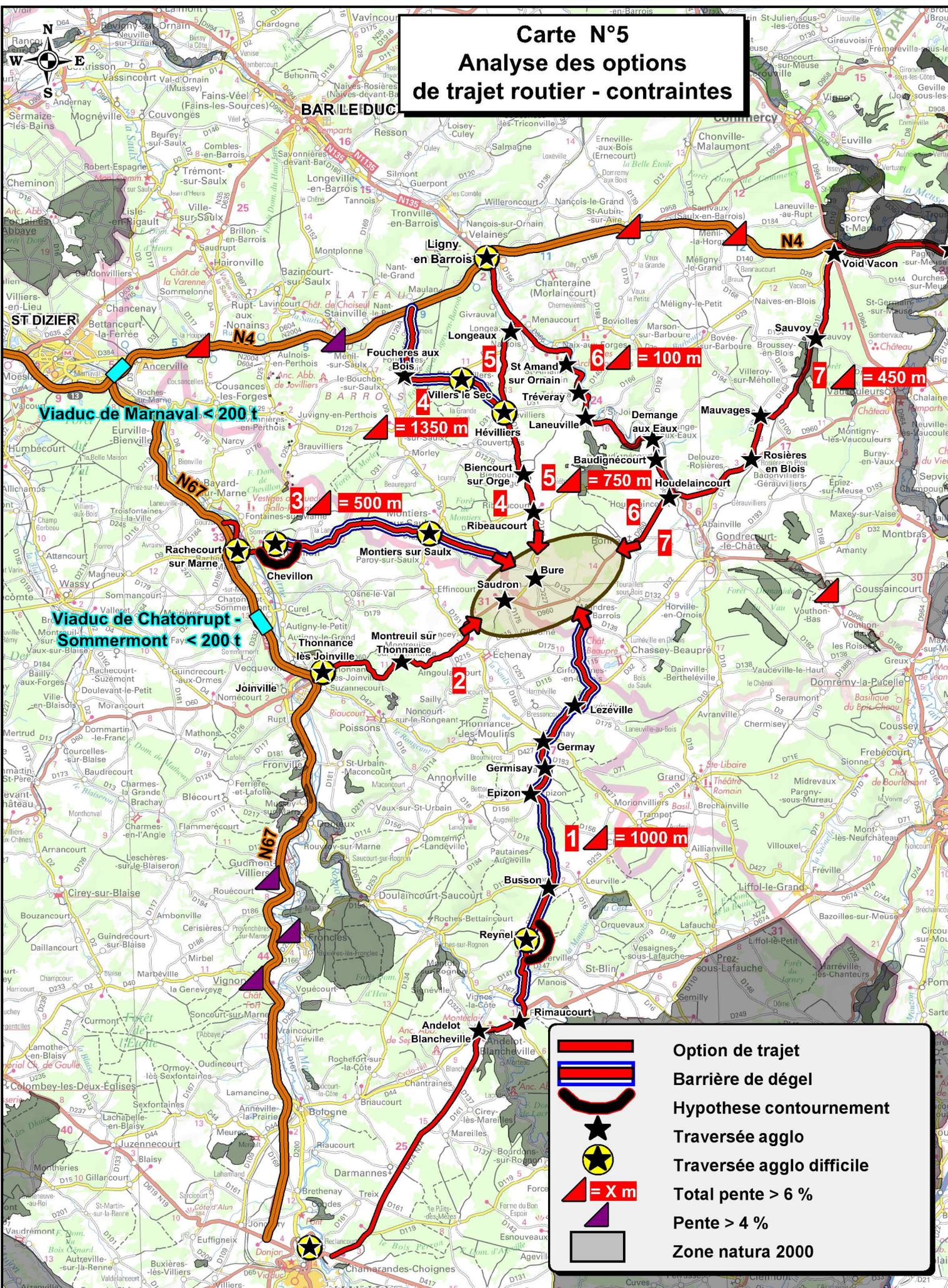
Zones potentielles d'implantation de transfert modal (fer - route)



- Option de trajet
- Voie ferrée
- Implantation ferroviaire potentielle



Carte N°5 Analyse des options de trajet routier - contraintes

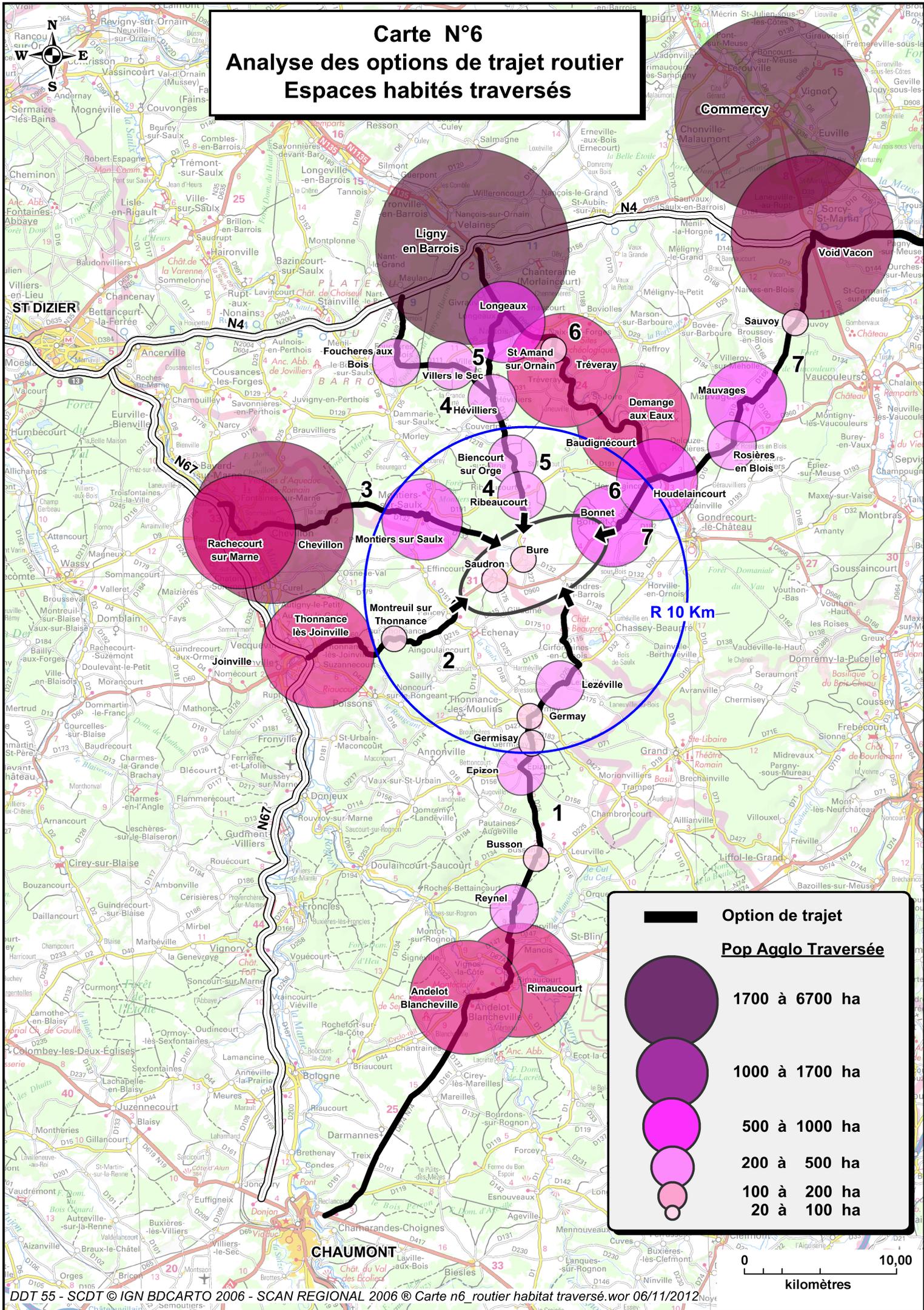


	Option de trajet
	Barrière de dégel
	Hypothese contournement
	Traversée aggro
	Traversée aggro difficile
	Total pente > 6 %
	Pente > 4 %
	Zone natura 2000

Carte N°6

Analyse des options de trajet routier

Espaces habités traversés



Option de trajet

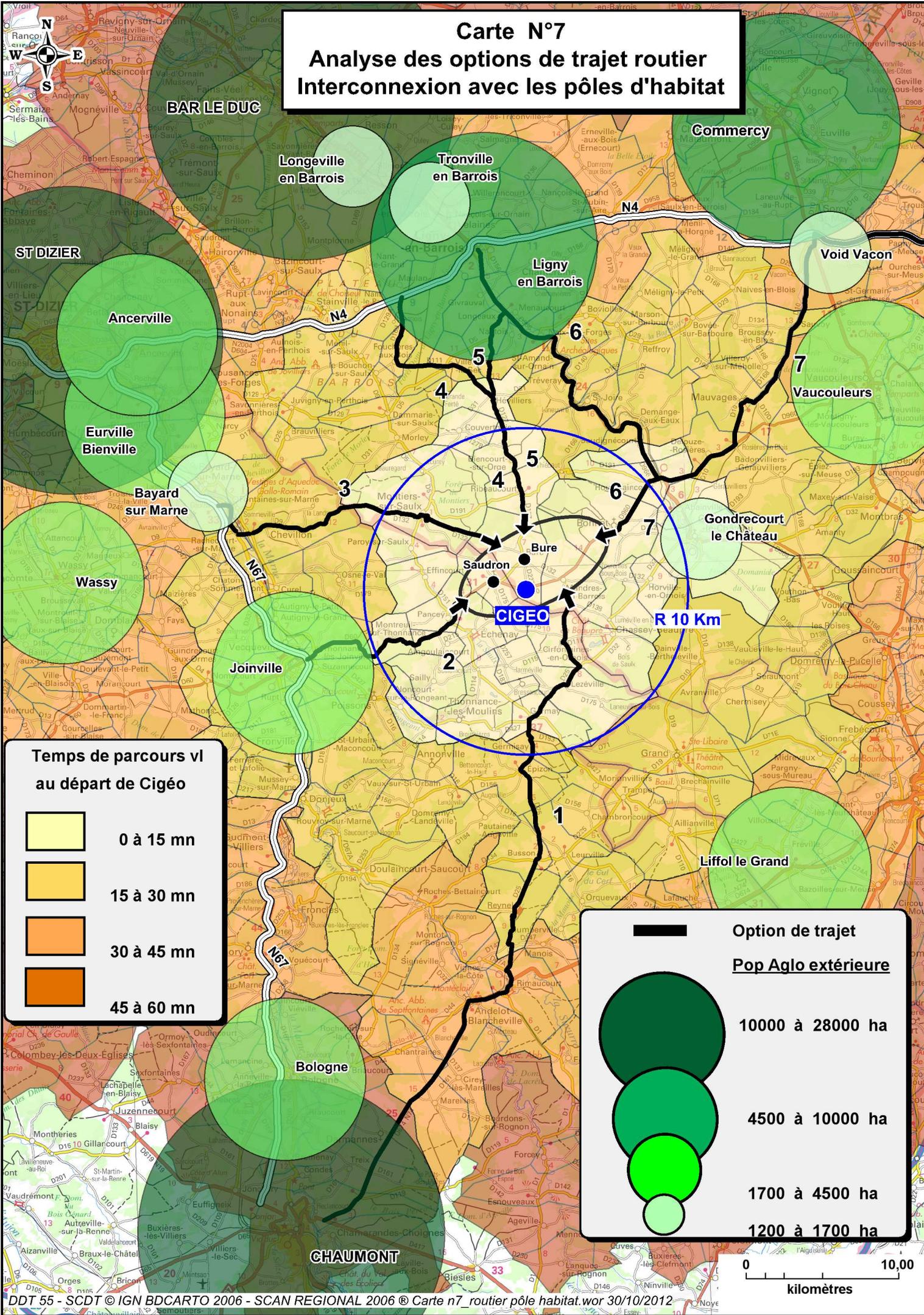
Pop Agglo Traversée

- 1700 à 6700 ha
- 1000 à 1700 ha
- 500 à 1000 ha
- 200 à 500 ha
- 100 à 200 ha
- 20 à 100 ha

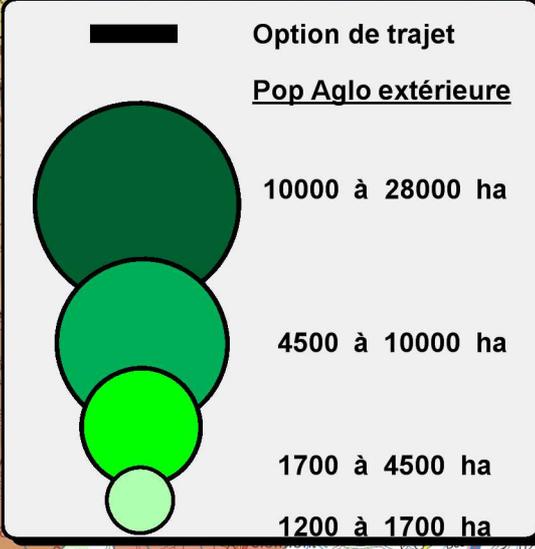
0 10,00
kilomètres

Carte N°7

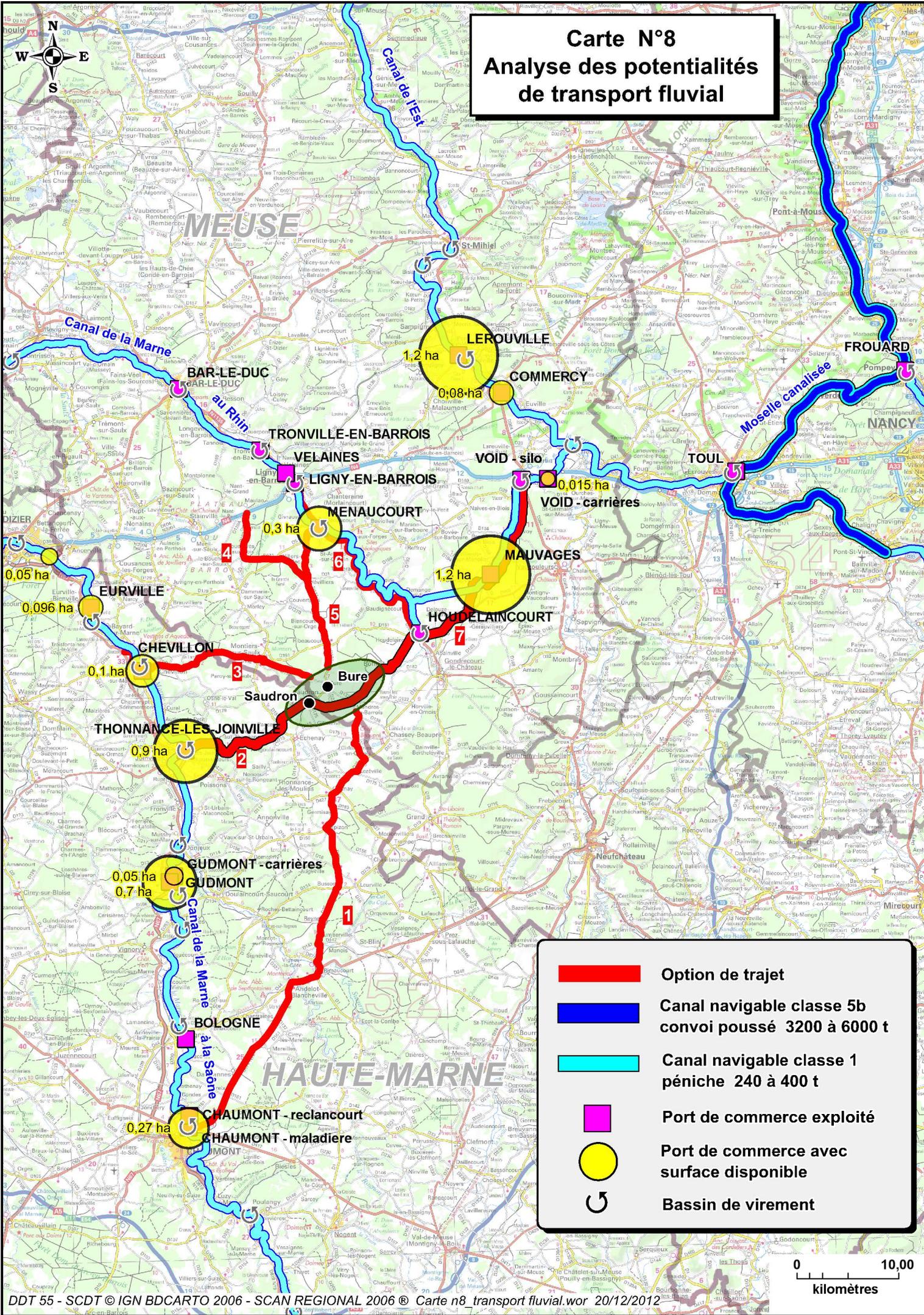
Analyse des options de trajet routier Interconnexion avec les pôles d'habitat



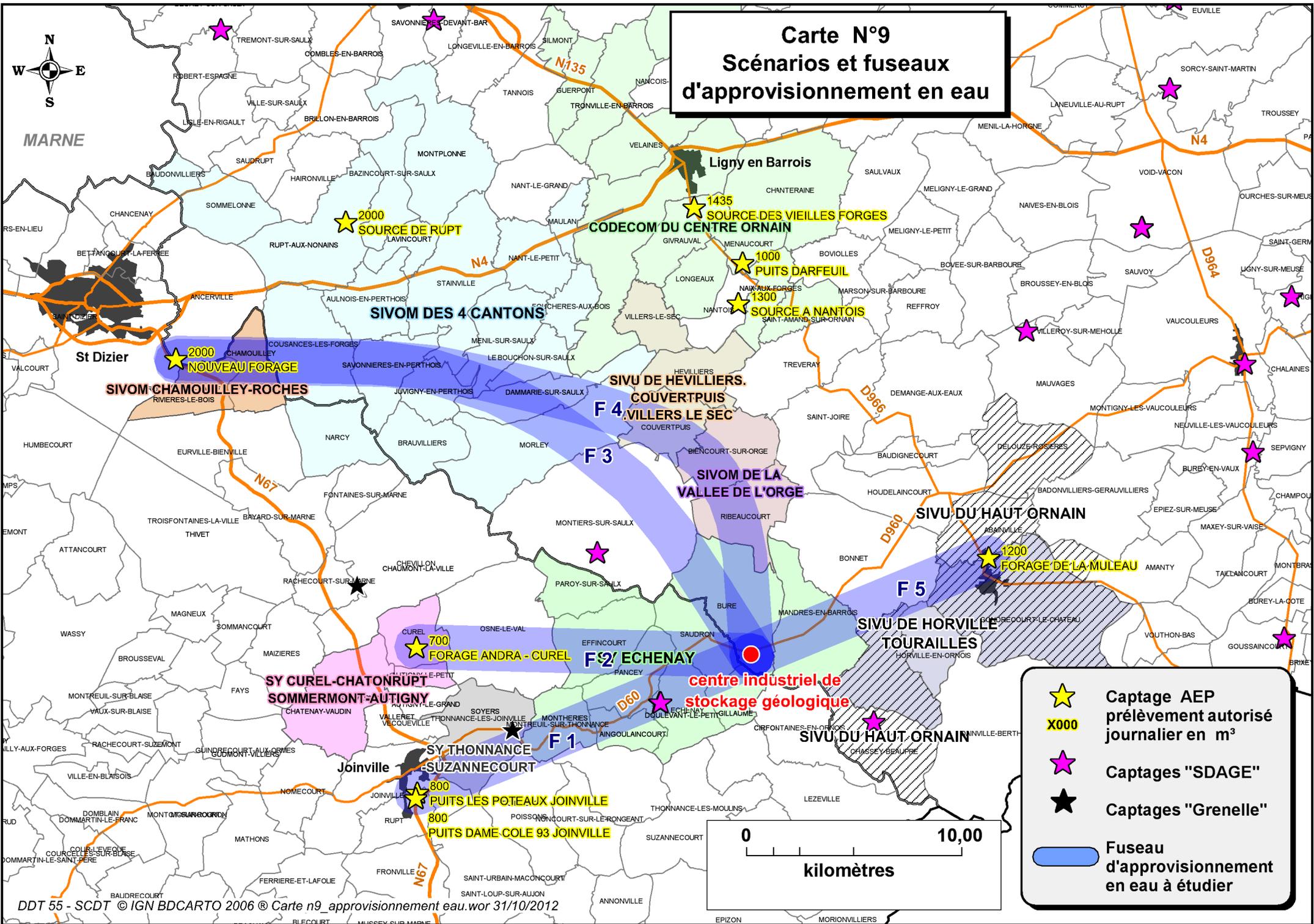
Temps de parcours vl au départ de Cigéo



Carte N°8 Analyse des potentialités de transport fluvial

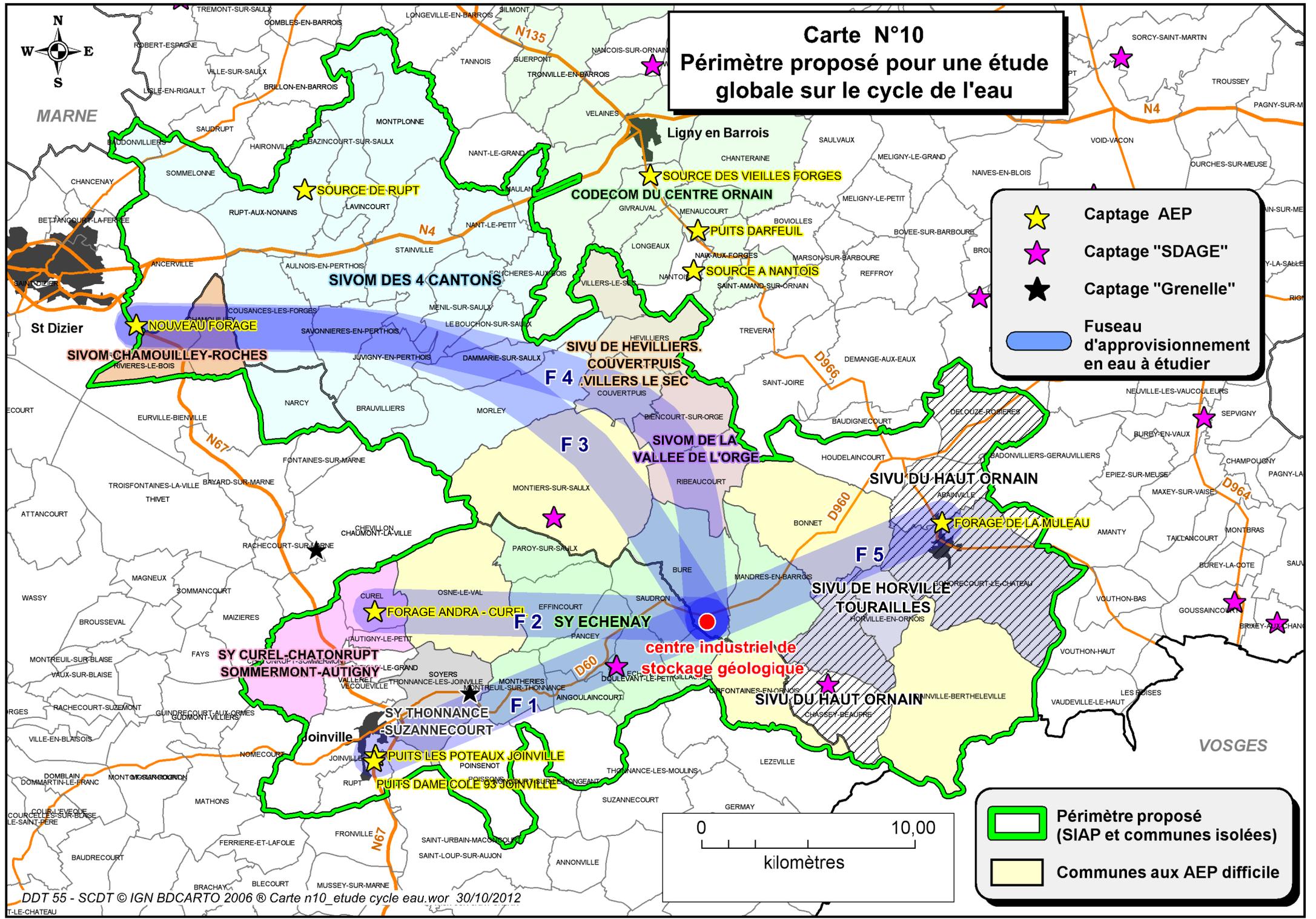


Carte N°9 Scénarios et fuseaux d'approvisionnement en eau



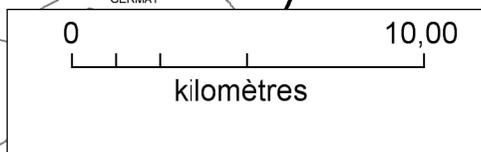
Carte N°10

Périmètre proposé pour une étude globale sur le cycle de l'eau



- ★ Captage AEP
- ★ Captage "SDAGE"
- ★ Captage "Grenelle"
- Fuseau d'approvisionnement en eau à étudier

- Périmètre proposé (SIAP et communes isolées)
- Communes aux AEP difficile



Annexe 1

Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire Meuse-Haute-Marne Élaboration du Schéma – Gouvernance et groupes de travail

21 mars 2013

Lors du Comité de Haut Niveau du 5 mai 2011, le gouvernement a demandé au préfet de la Meuse, préfet coordonnateur, de coordonner l'élaboration du Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire autour des développements de la zone Bure-Saudron dans une gouvernance qui associe les collectivités locales, au premier rang desquelles, les conseils généraux, et qui intègre comités de pilotages, et groupes de travail

I – Comités de pilotage: (sous la présidence de Mme le préfet de la Meuse) et « G4 » (préfets et présidents de conseils généraux):

Ces comités de pilotage ont été précédés de la tenue d'un G4, réunion associant, sous la présidence du préfet de la Meuse, le préfet de la Haute-Marne, les présidents de conseil généraux de la Meuse et de la Haute-Marne

- le 22 juin 2012
- le 5 décembre 2012
- le 15 novembre 2012

Les 4 mai et 3 septembre 2012, se sont tenus les G4 pour faire un point d'avancement de l'élaboration du SIDT.

II – Réunions de présentation et d'information de l'avancement de l'élaboration du SIDT

- Sous la présidence du préfet de la Meuse, et en concertation avec la direction générale de l'ANDRA, les réunions de présentation du SIDT se sont tenues à Saudron le 31 janvier 2012 et le 12 décembre 2012; destinée à l'information des acteurs locaux, élus de la zone de proximité de Bure-Saudron et responsables économiques

- Les réunions de présentation de l'avancement du SIDT, par le Directeur se sont tenues par ailleurs dans les réunions des conseils généraux de Meuse et de Haute-Marne, des communautés de communes, des Chambres de Commerce et d'Industrie, ainsi que les instances de la grappe Energic ST 55/52

III – Comités techniques associant les services de l'Etat, des collectivités locales et de l'Andra

Les comités techniques (au nombre de 5) d'organisation et de suivi de l'élaboration du SIDT se sont tenus, les 15/06/2011, 12/07/2011, 21/09/2011, 10/11/2011 et 01/02/2012

IV – Groupes de travail associant les acteurs du développement, les représentants de filières et les élus locaux

- Domaine de l'environnement et des patrimoines le 25/10/2011
- Domaine des développements économiques, les 13/07/2011, 20/10/2011, 20/02/2012 et 26/05/2012
- Domaine de l'attractivité et de l'habitat, les 26/06/2012 et 14/11/2012
- Domaine de la recherche et du transfert de technologie, les 24/05/2012 et 02/07/2012

V – Groupe Opérationnels Techniques, associant en fonction des thématiques, les services compétents pour le développement des :

- Infrastructures – desserte ferroviaire, de manière mensuelle depuis juillet 2011
- Infrastructures – desserte routière, de manière mensuelle depuis juillet 2011

Annexe 1

- Cycle de l'eau, les 21/07/2011, 28/11/2011 et 8/02/2012
- Approvisionnement électrique, les 21/07/2011 et 14/06/2012
- Approvisionnement en granulats, les 16/11/2011 et 8/02/2012
- Coordination des infrastructures numériques, le 22/09/2011
- Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences les 16/11/2011 et 03/07/2012
- Gestion des déchets de chantier le 14/03/2013
- Management du projet et agenda des décisions les 23/01/2013 et 12/03/2013

Annexe 2

Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire Meuse-Haute-Marne Scénarios de desserte ferroviaire – Description des scénarios

21 mars 2013

Carte N°3 – Scénarios schématisés de desserte ferroviaire

10 scénarios de desserte ferroviaire ont été proposés à l'analyse pour l'acheminement des colis de déchets par voie ferroviaire jusqu'au site de stockage, ou au plus près avec l'interconnexion routière de leurs transports sur les derniers kilomètres. Ces hypothèses nécessitent la réalisation d'une gare de transfert. La comparaison des scénarios a été menée dans le cadre d'une étude exploratoire commandée à SYSTRA, par EDF, AREVA et le CEA

Afin d'approfondir les hypothèses de desserte ferroviaire, 3 scénarios préférentiels ont été extraits, sans pour autant abandonner les autres scénarios en particulier dans la perspective de mettre en place des solutions alternatives (ferroviaires et/ou routières) du point de vue de la sûreté des transports de colis et de la réalisation des opérations

Les scénarios sont les suivants. Ils sont repris schématiquement sur la carte N°3.

	Départ	description	ruptur charge	Réseaux ferroviaires Zone potentielle de rupture de charge	Zone potent De transfert	
1	Scénario 3	55	desserte à partir du Nord est – embranch Gondrecourt	N	Vallée Ornain et à créer à partir Gondrecourt	
2	Scénario 4	55	desserte à partir du Nord Est – rupture de charge	O	Vallée de l'Ornain et gare vers Houdelaincourt	Zone 2
3	scénario 2A	52	desserte à partir du Nord Ouest – rupture de charge	O	Réseaux existants	Zone 1
3	scénario 2B	52	desserte à partir du Sud Ouest – rupture de charge	O	Réseaux existants	Zone 1
5	Scénario 7	55	desserte à partir du Nord Est – rupture de charge	O	gare vers Sorcy Pagny	Zone 3
4	Scénario 6	52	desserte à partir du Nord est – rupture de charge	O	Toul – Rumaucourt	Zone 4
6	Scénario 1A	52	desserte à partir du Nord Ouest – embranch Joinville	N	Réseaux existant et à créer à partir de Joinville	
6	Scénario 1B	52	desserte à partir du Sud Ouest – embranch Joinville	N	Réseaux existant et à créer à partir de Joinville	
7	Scénario 5	52 – 55	tout ferroviaire avec barreau	N		
7	Scénario 5bis	52 – 55	tout ferroviaire avec barreau et voyageurs	N		

Carte N°4 – Zones potentielles d'implantation de transfert modal (fer-route)

En interaction avec l'analyse menée sur les scénarios de desserte ferroviaire, et celle menée sur les options de trajet routier, 4 zones ont été délimitées pour rechercher les potentialités d'implantation de gare de transfert (carte N°4).

Les options de trajet routier associées à chacun des scénarios de desserte ferroviaire sont reprises dans le tableau de correspondance ci-dessous

	Départ	description	option route	description trajet routiers Zone potentielle de rupture de charge
scénario 2A	52	desserte à partir du Nord Ouest – rupture de charge	2	RD 960 Joinville - Saudron
scénario 2B	52	desserte à partir du Sud Ouest – rupture de charge	2	RD 960 Joinville – Saudron
Scénario 4	55	desserte à partir du Nord Est – rupture de charge	7ter	RD 960 Houdelaincourt – Bure
Scénario 6	52	desserte à partir du Nord est – rupture de charge	1	RD 25 – Rumaucourt- Lézeville
Scénario 7	55	desserte à partir du Nord Est – rupture de charge	7	RD 960 – Void Vacon – Bure

Annexe 3

Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire Meuse-Haute-Marne Options de trajets routier pour la desserte routière de la zone Bure-Saudron

Description des scénarios et analyse multicritères

5 novembre 2012

Carte N°5 – Analyse des options de trajet routiers (Contraintes)

Options de trajet routier

9 options ont été analysées eu égard aux contraintes techniques des transports de colis par transports exceptionnels. L'analyse multicritère a porté néanmoins sur la maîtrise des impacts sur les espaces habités et sur les choix d'aménagement du territoire en connexion des zones d'emplois, d'habitat et d'activités économiques desservies.

Les options de trajet routier sont les suivantes. Leur analyse est reprise sur la carte N°5 et elles sont hiérarchisées en fonction de leurs capacités à recevoir les trafics (analyse multicritères).

option N°7ter	55	RD 960	Houdelaincourt	Houdelaincourt – Saudron	14
option N°7	55	RD 960	RN4	Void Vacon – Houdelaincourt – Saudron	34
option N°2	52	RD 60	RN167	Joinville – Saudron	17
option N°6	55	RD 966 – RD 960	RN4 – RN 135	Ligny-en-B – Houdelaincourt – Saudron	36
option N°4	55	RD169 – RD111 – RD127	RN4	Maulan – Héவில்ers - Bure	25
option N°5	55	RD 966 – RD 127	RN4 – RN 135	Ligny-en-B – Longeaux – Bure	29
option N°3	52 – 55	RD 335- RD 9 -RD 132	RN167	Chevillon – Montier – Bure	26
option N°1	52	RD619- RD674- RD25	Chaumont	Chaumont – Rimaucourt – Lezeville	40
option N°1bis	52	trajet à neuf		Rimaucourt – Lezeville	
option N°6bis	55	trajet à neuf	RN4	St Aubin – Houdelaincourt	
option N°7bis	55	RD 964 – RD 960	Commercy – RN4	Commercy – Houdelaincourt – Saudron	46

Cartes N°2, 6, 7, 8

Analyse comparée des options de trajet routier

Les services de conseils généraux de Meuse et de Haute-Marne, ainsi que ceux de la DIREST pour le réseau national ont établi une analyse exploratoire des conditions techniques de transports routiers des convois exceptionnels. Ces analyses ont été homogénéisées et traduites dans une analyse comparative multi-critères.

Les critères ont été pris en compte suivant 3 points de vue:

1 – les contraintes techniques pour les transports exceptionnels

- Les pentes (supérieurs à 6%¹), et les points nécessitant une mise au gabarit: les ouvrages d'art à franchir, les structures de chaussées en période de dégel (barrières de dégel) et les tronçons étroits (élargissements)

Le montant des mises à niveau des infrastructures dans les différents trajets est de l'ordre de 20 millions d'€.

1 Les normes de pente édictées pour le transports de colis par camion peuvent évoluer en même temps que l'utilisation d'engins différents pour la traction des convois.

Annexe 3

- les traversées contraintes de bourgs et de villages, dont certaines nécessitent des contournements routiers.

2 – la maîtrise des impacts pour les aménagements à réaliser et après ceux-ci (la cotation tient compte du niveau de maîtrise des impacts)

- impacts sur l'environnement (pour les aménagements à prévoir)
- impacts sur les paysages et le patrimoine
- impacts sur les trafics, en fonction de la vitesse des convois de 45km/h, influant sur le comportement des autres véhicules, sur les capacités à aménager des aires sécurisées, sur les trafics existants et donc sur la longueur des trajets
- impacts sur les espaces habités traversés pour les colis de déchets, d'une part et pour les transports de chantier, d'autre part

3 – les interconnexions et les potentialités d'aménagement du territoire

En complément, une analyse comparée sur les potentialités d'aménagement du territoire a été menée, sur des critères subjectifs, en fonction:

- de la provenance des trafics de chantier, agrégats et matériaux, estimée (dans l'attente de la localisation des lieux de production d'agrégats certifiés par l'ASN et par l'ANDRA) dans les quarts Sud-Sud Ouest et Nord-Est de la zone de Bure-Saudron
- de la desserte des pôles d'habitats et d'emplois et des zones d'activités potentielles (en fonction des disponibilités foncières) – cartes 3, 4 et 5
- des interconnexions possibles avec les gares de transbordements des agrégats (dans le cas de leur transport ferroviaire) et des ports et espaces fluviaux (dans le cas de leur transport fluvial)
- de l'impact sur l'organisation de la trame viaire à l'échelle de la Zone Interdépartementale

Annexe 3

Description	Scénarios				Département						
	RD 674 – Chaumont	Rumaucourt Lezeville (neuf)	RN 67 – RD 60 – Joinville – Saudron	RD 62 – 55RN 67 – RD 9 – Chevillon	55	55	55	55	55	55	55
	1	1b	2	3	4	5	6	6b	7	7bis	7ter
1 – Contraintes techniques / transports exceptionnels											
Pentes	A		AA	B	B	A	AAA		AA		AAA
Ouvrages / coûts de mise à niveau	B		AA	B	AAA	AA	A		B		AAA
Elargissements / coûts de mise à niveau	B		AAA	A	A	AA	AAA		A		AAA
Traversées contraignantes de bourgs (B – contournements à étudier)	B		A	B	A	B	B		AA		AAA
Barrières de dégel	B		AAA	B	B	AA	AAA		AAA		AAA
2 – Maitrise des impacts pour et après aménagements											
Impacts environnementaux	A		AAA	B	A	AA	AAA		AA		AAA
Impacts paysages et patrimoine	B		AAA	A	B	AA	AA		AAA		AA
Impact sur les trafics (comportements, longueurs de trajets, aménagements)	A		A	AA	AAA	A	AAA		A		AAA
Traversées d'espaces habités / populations / convois exceptionnels	AA		B	B	AA	B	B		AA		AAA
Traversées d'espaces habités / populations / trafics chantier	AA		A	B	AA	B	B		AAA		AAA
3 – Interconnexions – Aménagement du territoire											
Provenance des trafics chantier	AA		AAA	AA	AA	AA	AA		A		AA
Développements de Zones d'activité	A		A	AA	AA	A	A		AAA		
Pôles d'emplois	A		AA	AAA	AAA	AA	AA		AAA		
Pôles d'habitats (distance inférieure à 30km)	AA		A	AAA	AAA	AAA	AAA		AAA		
Intermodalité ferroviaire / frets chantier	AAA		AAA			A	AA		AAA		AAA
Intermodalité fluviale / frets chantier	A		AAA	AA	A	AA	AA		AAA		AAA

Annexe 4

Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire Meuse-Haute-Marne Scénarios d'approvisionnement en eau – Description des scénarios

5 novembre 2012

Cartes N° 9 et 10

5 scénarios d'approvisionnement en eau sont proposés, suivant les débits, autorisations de prélèvements des captages et quantités disponibles. Ils sont repris sur la carte N°9. Ces scénarios peuvent faire l'objet d'une interconnexion des différentes possibilités si plusieurs des hypothèses étaient retenues et combinées pour assurer l'approvisionnement de la zone en fonction des quantités nécessaires.

En l'absence de projet d'approvisionnement en eau potable, le scénario N°5 reprend l'hypothèse d'un approvisionnement en eau industrielle.

	Départ	nom du captage	localisation captage	Q autorisée (DUP) m3	Q disponible m3
Scénario N°1	52	Puit les poteaux et puit Dame Cole 93	Vallée de la Marne – sud de Joinville	2 x 800	
scénario N°2	52	Forage Andra à Curel	Vallée de la Marne – Curel	700	
scénario N°3	55	Nouveau forage	Ancerville – SIVOM des 4 cantons	2 000	
Scénario N°4	55	Lamuleau	proximité de Gondrecourt le château	1 200	
Scénario N°5		prélèvement d'une eau industrielle à acheminer			