

Enquête publique Ligne 18

Avis de Renée Delattre, représentant l'IFFO-RME

Rappelons que, suite aux avis émis lors de l'enquête publique CDT Sud, en particulier, par la CLI Saclay, l'Institut Français des Formateurs aux Risques Majeurs et Protection de l'Environnement (IFFO-RME) que je représente à la CLI, conjugués à celui de l'ASN, la fiche 21, pour l'aménagement de la gare multimodale et des parkings au Christ de Saclay, a été retirée pour non-conformité à la Zone de Danger.

Les membres du « pôle Sciences et Société » de la CLI-Saclay se sont réunis le 14 avril 2016 pour établir les éléments principaux à inscrire dans l'avis officiel de la CLI qui s'autosaisit dans cette enquête publique (EP).

Les services du nouveau Conseil Départemental de l'Essonne (CD 91) présents, semblaient découvrir la réponse de 2010 du Président délégué, à ma question sur l'aménagement du Christ de Saclay « Il n'est pas possible d'envisager ce type d'aménagement dans la ZNA autour du site de Saclay dès lors qu'elle est reprise dans les documents d'urbanisme » (PJ 1).

Le CD 91 a délibéré favorablement le 11 avril en méconnaissance de cette ZNA de sécurité autour du CEA.

Par ailleurs 2 associations de la CLI, le GSIEN et l'IFFO-RME, ont été mandatées pour analyser ce lourd dossier dans les domaines de ses compétences.

J'ai également participé, en sous-préfecture à la réunion du 20 avril sur la Ligne 18 présidée par Madame la Sous-préfète.

Au cours de cette réunion j'ai reposé la même question que lors de la réunion publique à SUPELEC le 8 avril (PJ 2 et 3), relative à la ZNA de protection de 500m autour des clôtures du CEA, puisqu'aucune réponse ne m'avait été donnée par la SGP.

La SGP dit « avoir été prise de court » à Supelec et donne aujourd'hui « son interprétation », au sujet de la ZNA du CEA : la ZNA peut être levée pour le réseau de transport public, et donc, pour elle, n'interdit pas les « mesures conservatoires » de construction en attendant la possibilité d'édifier la gare CEA Saint-Aubin.

La SGP ne peut appliquer à la ZNA de sécurité autour du CEA, les articles du code de l'urbanisme pouvant éventuellement s'appliquer, et sous condition, à la ZNA RD 36.

Il ne peut donc pas y avoir de mise en compatibilité des PLU des communes concernées.

Au vu de l'historique remis à la Sous-Préfète (PJ 4), basé principalement sur la lettre du Préfet de l'Essonne de 2008 « Cette servitude (ZNA) est justifiée par des raisons impératives de sécurité et constitue une servitude d'urbanisme » et complété depuis lors, cette servitude ne peut pas être remise en cause.(PJ 5)

C'est ainsi que l'Etat, à l'origine de La Loi du Grand Paris du 3 juin 2010, n'en a pas moins édité en mai 2011, donc en toute connaissance de cause, son « Porter à connaissance - Maîtrise de l'urbanisation autour des INB du CEA de Saclay », sans supprimer la ZNA.

Et l'ASN lors de la 22^{ème} conférence des CLI du 8 décembre 2010 me répondait « On ne touche pas à cette ZNA. C'est une bonne chose qui a été mise en place pour une fois à la création du site et on n'a pas l'intention d'y toucher » (PJ 6)

Le 20 avril la SGP a expliqué que le tracé nord était plus favorable que le sud précédemment étudié, ce à quoi l'ASN s'est inscrit en faux, car les INB sont majoritairement concentrées au nord, comme le montre bien la carte Etude d'impact/pièce G.1 page 341.

Sur cette même carte, sont représentées 2 des 3 servitudes d'urbanisme Zone de Danger et ZNA autour du CEA, mais est oubliée la ZNA du RD 36. On y voit également le périmètre du Plan Particulier d'Intervention (PPI) dans lequel sont situées les 2 gares.

Alors pourquoi ne prévoir qu'une zone de confinement et comprimés d'iode dans la gare CEA Saint-Aubin et pas pour la gare Orsay- Gif ?

Ce PPI est basé sur 3 principales INB :

- l'INB 40 OSIRIS, à l'arrêt, mais présentant toujours des risques pendant de nombreuses années
- l'INB 101 ORPHEE
- l'INB 29 CIS-BIO qui a fait l'objet du dernier exercice de sécurité civile le 17 décembre 2013 avec simulation d'un incendie.

Signalons qu'à l'automne prochain aura lieu la nouvelle campagne de distribution de pastilles d'iode dans ce périmètre PPI, et que se reposera inévitablement lors de la réunion publique d'information, la question de sécurité des gares éventuelles

D'autres questions aujourd'hui sans réponses, se posent au vu de ce dossier

- Pourquoi dans sa réponse à l'Autorité environnementale, la SGP ne mentionne-t-elle que l'arrêt d'Osiris, alors que la Zone de Danger concerne aussi CIS-BIO ?
- Il n'est pas fait mention de la durée d'un démantèlement qui est, en moyenne si tout se passe bien, de 10 à 15 ans.
- Il n'y a aucune information sur la communication des voies qui permettraient le retournement des trains en 2024, soit à la gare Orsay-Gif ou celle de CEA Saint-Aubin.
- La carte des sites pollués du dossier CDT Sud n'est pas reprise dans ce dossier d'UP. Des mesures conservatoires sont pourtant prévues sur le terrain pollué de La Mare au Cuvier (PJ 7).
- Il n'y a aucune information sur l'impact du déraillement d'une rame sur les installations du CEA pourtant très nombreuses.
- Dans son préambule le PPI signale 8 INB+68 ICPE+ des dizaines de laboratoires et ateliers non classés, présentant des risques radiologiques, chimique ou biologique. (PJ 8).
- L'INB 50 « LECI » pourrait être impactée, ainsi que la chaufferie et le poste de gaz. Avec un effet « domino » quels en seraient les dommages ?

Avec toutes ces questions touchant la sécurité publique, comment l'Utilité Publique de cette ligne 18, sur le Plateau de Saclay, pourrait-elle être déclarée ?

En conséquence, je donne un AVIS DEFAVORABLE .