

Dossiers réglementaires

Organisation et suivi

22 septembre 2026

Clis – Commission aménagement du territoire

Pourquoi des dossiers réglementaires

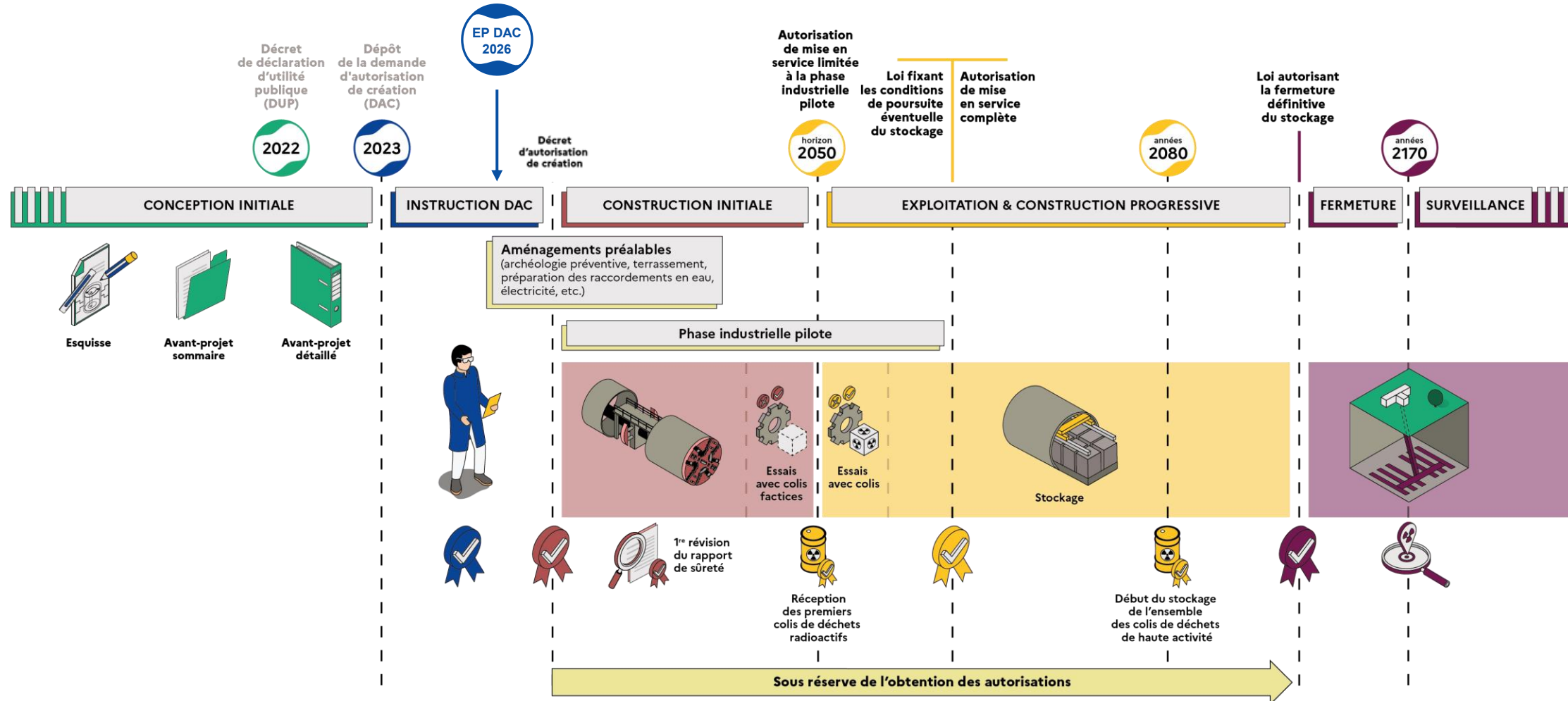
Cigéo est un projet qui comprend plusieurs types d'opérations et d'aménagements.

Un projet -> plusieurs types de travaux -> plusieurs cadres réglementaires

- Le DAC autorise la création de l'INB Cigéo
- Les **autres travaux et aménagements nécessaires à la réalisation de Cigéo** peuvent nécessiter d'autres types d'autorisations, notamment **environnementales ou au titre de l'urbanisme**.

└─> **Dossiers réglementaires**

Le calendrier du projet



Les opérations DR0



Opérations DR0, de quoi parlons-nous ?



Les opérations « DR0 » regroupent **des travaux de caractérisation et de surveillance environnementale** comprenant des campagnes :

- d'archéologie préventive (diagnostics et fouilles)
- d'investigation géologiques, hydrogéologiques et géotechniques (forages et sondages)

Ces travaux s'accompagnent de l'aménagement de bases vie

Ces opérations ont été autorisées par l'arrêté inter-préfectoral n°2025-1557 du 11 juillet 2025 (modifié par l'arrêté inter-préfectoral n°2025-1794 du 28 août 2025). Un transfert d'autorisation a été effectué au profit de SNCF Réseau et du Conseil départemental de la Haute-Marne.

Opérations DR0, état d'avancement

Les travaux ont débuté en septembre 2025

Campagne de forages
géotechniques (CFG)



Campagne de forages
de reconnaissance du
Barrois (CFB/CFGH)



Campagne
caractérisation ZH



ZBS



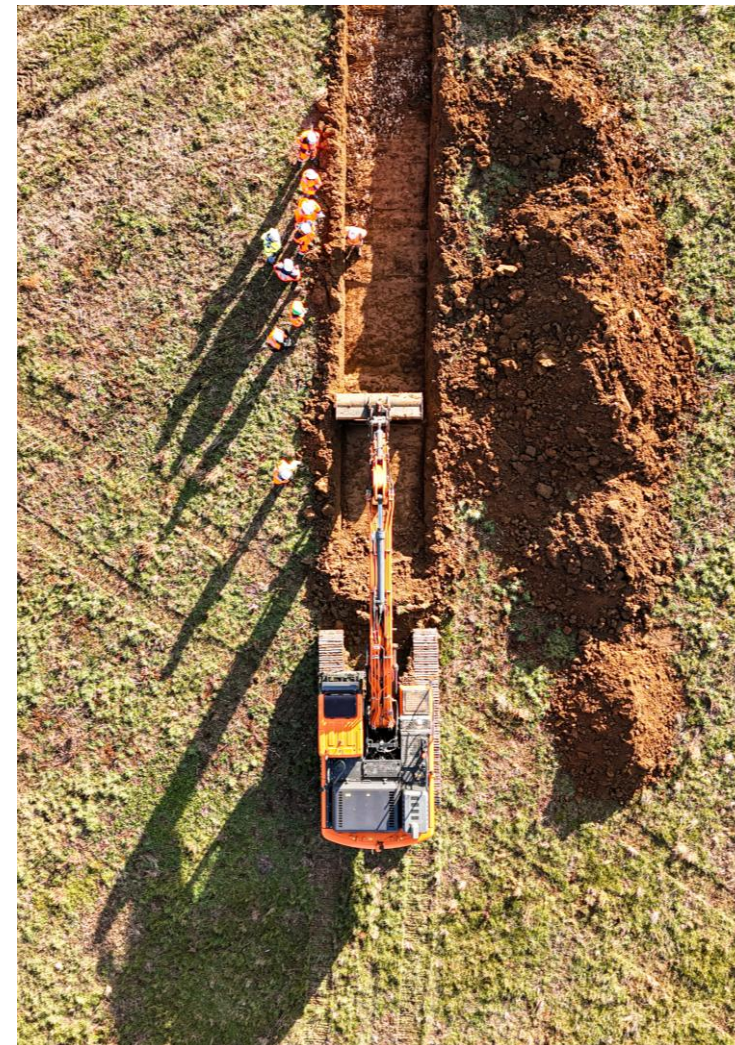
Diagnostic archéo



Fouilles archéo



Bases vie



Les diagnostics volontaires archéologiques



Localisation des travaux :

- La liaison intersites
- Au niveau de la zone descenderie (exutoire nord)
- Au niveau de l'installation terminale embranchée



Emprise diagnostiquée : 28,35 ha



Durée 1 mois.

Fin des opérations le 17 février 2026

Les fouilles archéologiques



Localisation des travaux :

- En zone descenderie
- Installation terminale embranchée (ITE) tracé neuf



62 ha en trois lots (Moyen-Âge, Gallo-Romain et Néolithique et Antiquité)



En cours : 18 mois

Investigations géologiques et géotechniques



Opérations représentant la réalisation de **608 forages et sondages**, dont :

- 13 forages profonds d'une profondeur de 345 à 715 m répartis sur 4 plateformes
- Des travaux d'imagerie sismique
- Plusieurs centaines de forages géotechniques
- Plus de 200 piézomètres (Andra, SNCF Réseau, CD52)
- Une centaine de sondages à la pelle (le long de la liaison intersites et de la ligne SNCF Réseau 027000)

Aménagement de deux bases vie principales

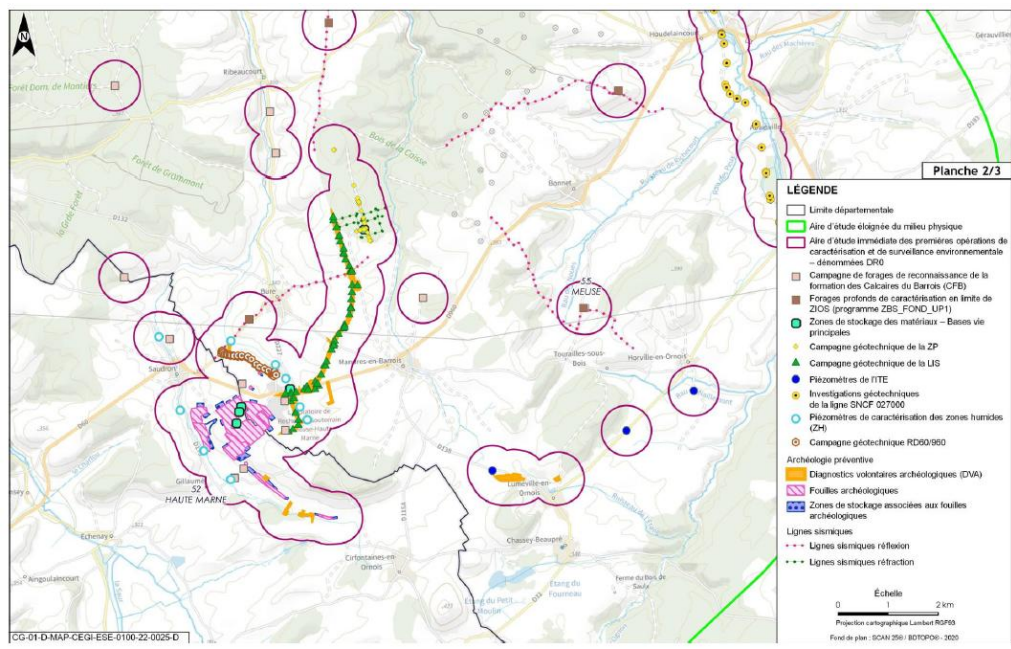
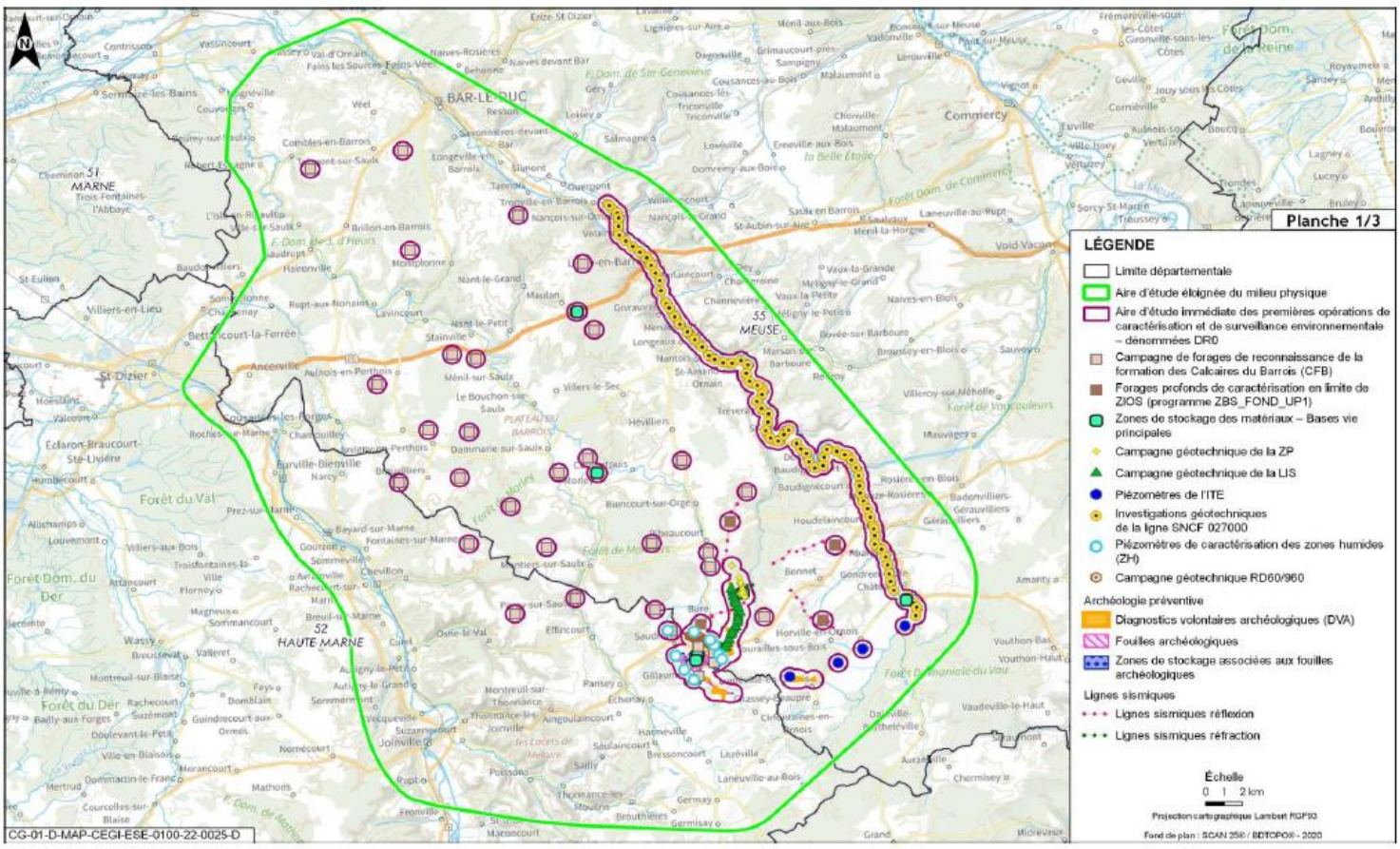


> Base vie ferme du Cité



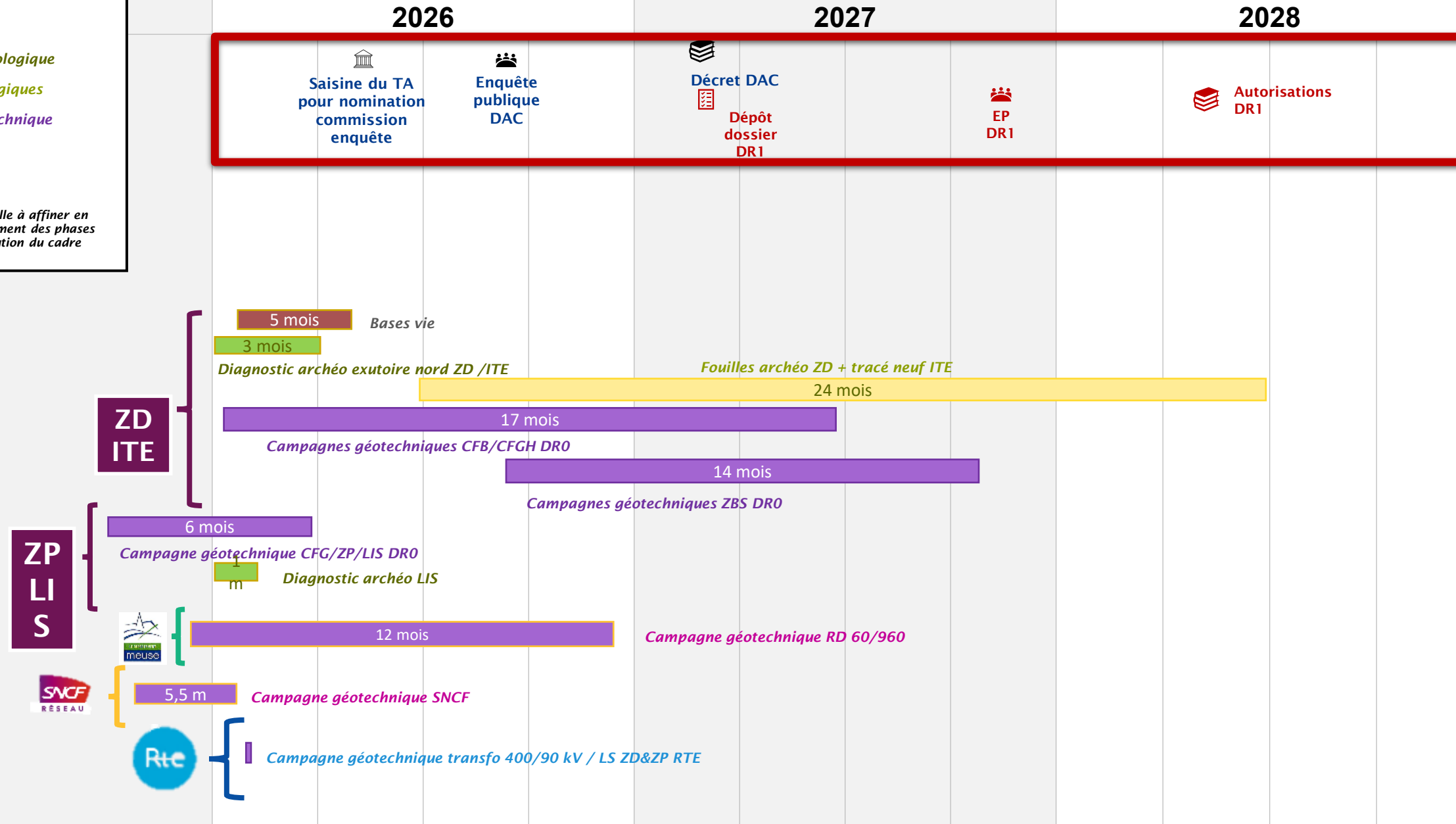
> Base vie Ete3

Localisation des opérations DR0



LEGENDE :

- Xm Diagnostic archéologique
- X m Fouilles archéologiques
- X m Campagne géotechnique
- X m Travaux
- Défrichement
- EP Position prévisionnelle à affiner en fonction du déroulement des phases précédentes et évolution du cadre réglementaire



Planning prévisionnel des travaux préparatoires autorisés par le DR0 et jalons réglementaires

Les opérations DR1



Typologies des travaux DR1

Les travaux DR1 constituent la deuxième phase des opérations de caractérisation et des travaux préparatoires.

Cette seconde phase comporte globalement :

- **des opérations de caractérisation**

opérations d'archéologie préventive (diagnostics volontaires et fouilles archéologiques),
l'implantation de forages, sondages et de piézomètres de caractérisation

- **des travaux d'aménagements préalables**

travaux de terrassements et VRD et des travaux de défrichement supportés par des bases-vie



Début des travaux DR1



Durée de la phase DR1



Intervenants mobilisés

Typologies des travaux DR1

➤ En détail

- **Défrichement en ZP (132 ha) et au niveau de l'ITE (375 m²) pour permettre l'accès des engins ;**
- **Travaux d'archéologie préventive (diagnostics en ZP et fouilles en ZD, ZP, LIS, ITE) ;**
- **Travaux généraux de VRD et de terrassement sur la ZP (environ 136 ha) et la ZD (environ 250 ha) ;**
- **Campagne de forages de reconnaissance préalable dans l'emprise des puits de Cigéo ;**
- **Campagne géotechnique sur la ZP et la ZD (334 forages, entre 20 et 90 mètres de profondeur) ;**
- **Mise en place de 3 bases vie complémentaires notamment en ZD et ZP.**

Travaux DR1

Des travaux d'aménagement préalables au projet Cigéo

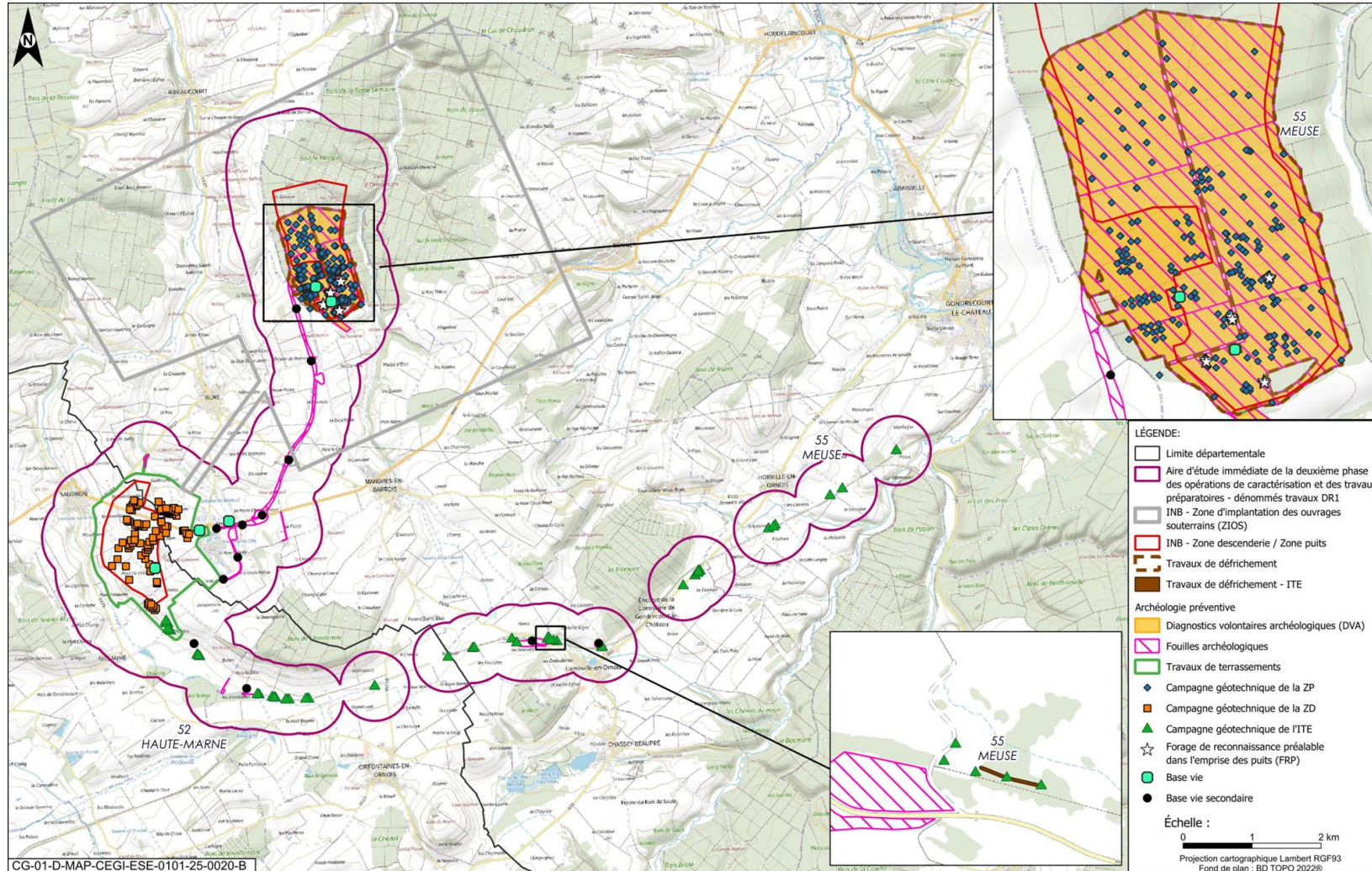
Différences avec le projet DR0 :

- Des travaux d'ampleur plus importante que ceux de DR0, les opérations DR1 visant à préparer l'arrivée du projet Cigéo, notamment par la réalisation des premiers terrassements.
- Des travaux considérés comme non réversibles.

Similitudes avec les opérations DR0 :

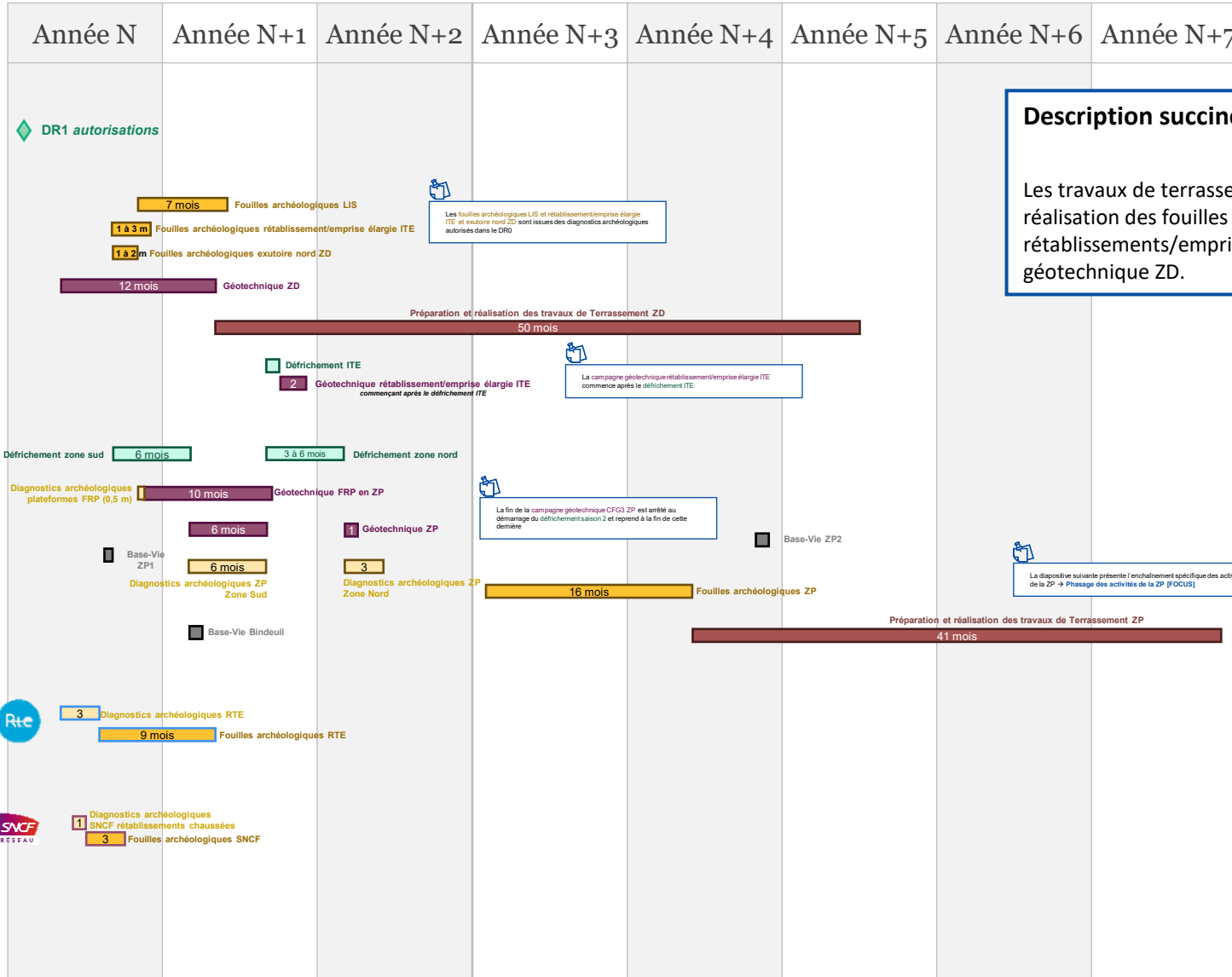
- La réalisation de travaux d'archéologie préventive.
- Le lancement de nouvelles campagnes de forages.
- Un dossier global intégrant également les travaux des autres maîtres d'ouvrage (SNCF Réseau et RTE).

Cartographie des travaux DR1



Planning prévisionnel travaux autorisés DR1

Format logique déroulement



Description succincte de l'enchaînement de la ZD

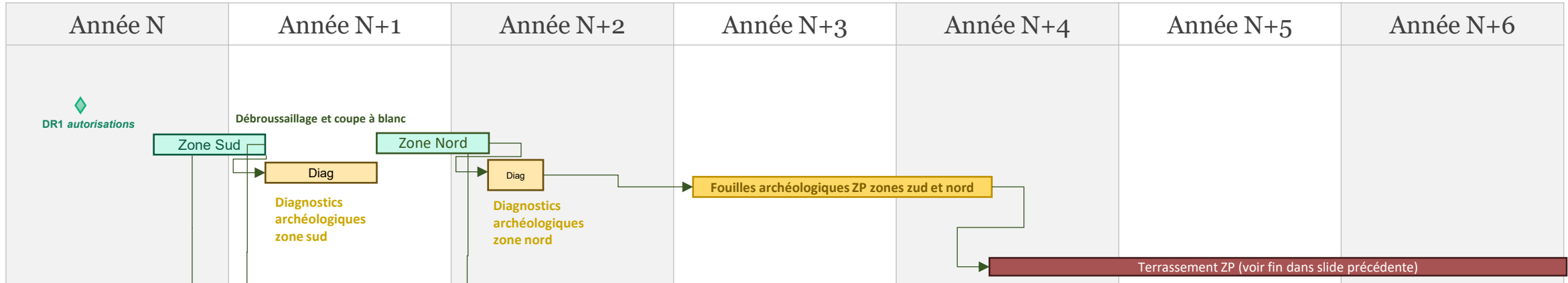
Les travaux de terrassement de la ZD démarrant après la réalisation des fouilles archéologiques exutoire nord ZD, rétablissements/emprise élargie ITE et la fin de la campagne géotechnique ZD.

Légende

- Terrassement
- Défrichement
- Diagnostics Archéologiques
- Fouilles Archéologiques
- Installation Base-Vie
- Campagne géotechnique
- DR1 autorisations

Planning prévisionnel des activités ZP autorisées par le DR1 [FOCUS]

Format logique de déroulement



Légende

-  Terrassement
-  Défrichage
-  Diagnostic Archéologique
-  Fouilles Archéologiques
-  Installation Base-Vie
-  DR1 autorisations

Description succincte de l'enchaînement de la ZP

Les travaux de la ZP commencent avec le défrichement du bois Lejuc sur la partie sud. La première saison débute en septembre et finit en février de l'année suivante. Après deux mois de coupe à blanc, 4 zones sont libérées en priorité pour réaliser des courts diagnostics archéologiques afin de commencer l'installation des 4 plateformes FRP. Le défrichement se poursuit par la suite.

A la fin de la première saison de défrichement, les diagnostics archéologiques sont lancés sur la zone sud, un maximum de 3 lots peuvent être réalisés en parallèle. A côté, la campagne géotechnique ZP est lancée pendant l'absence d'opération de défrichement. Un mois supplémentaire sera nécessaire à réaliser à la fin de la deuxième saison de défrichement.

La seconde saison de défrichement se finit fin novembre 2029 au plus tôt, et au plus tard fin février 2030 et permet le démarrage des diagnostics archéologiques des deux derniers lots de la zone nord. Donc ces derniers peuvent démarrer au plus tôt début janvier 2030 ou au plus tard début mars 2030. Par la suite, il faudra attendre divers échanges administratifs et processus de contractualisation pour démarrer les fouilles archéologiques à partir de février 2031 jusqu'à fin juin 2032.

A la suite de la libération des contraintes archéologiques, le dessouchage, couvert par les entreprises en charge des VRD/Terrassement de la zone, est réalisé en anticipation d'un mois des travaux de terrassements généraux de la ZP, d'une durée de 41 mois.



Périmètre des travaux du DR1 sous maîtrise d'ouvrage tiers

RTE

- Diagnostics archéologiques pour le poste RTE

SNCF Réseau

- Diagnostics, puis fouilles au niveau de la ligne 027000
- Travaux de défrichage sur les emprises de la ligne 027000

La suite des opérations



Les dossiers réglementaires suivants

Après DR1, DR2 préparera la réalisation des premiers ouvrages et des infrastructures nécessaires à la connexion de Cigéo.

Une approche globale du projet, associant les différents maîtres d'ouvrage concernés

- Travaux de la ligne 027000
- Alimentation électrique RTE
- Déviation de la RD60/960
- Raccordement en eau
- Construction de l'ITE
- Construction des ouvrages de la LIS

=> Des autorisations coordonnées pour assurer la cohérence d'ensemble du projet

Information et association du public



Groupe de suivi de chantier

Informier et associer les riverains dès la rédaction des dossiers

- Présenter et expliquer les opérations envisagées
- Permettre aux riverains de formuler des recommandations quand à l'organisation des travaux et la communication associée
- Suivre les engagements sur le terrain et faciliter la remontée d'information



Information et échange

Suivre l'avancement des opérations

- Suivi de l'avancement des opérations sur le site internet de l'Andra (page dédiée aux opérations DR0)
- Organisation de visite terrain
- Publications régulières sur les réseaux sociaux de l'Andra



Questions et signalement

- Un numéro vert est mis à la disposition du public pour toute question ou nuisance éventuelle constatée :
0805 107 907

Transport

LR 65 - 032
MATIÈRES RADIOACTIVES DE FAIBLE
ACTIVITÉ SPECIFIQUE (LSA II)
(ACIDE NITRIQUE, NITRATED'URANYLE HEXA HYDRATE)
TARE 4002 kg OL. TOTAL : 17500 L · S
MBM 30480 kg VOL. MAXI : 16275 L
PSM : 4 BARS

COGU 00003
FR 2276



Les transports pour Cigéo

- **Priorité donnée au ferroviaire**

Objectif

Acheminer jusqu'à Cigéo

- les matériaux nécessaires à la construction
- les colis de déchets radioactifs.

- **Un choix intégré au projet Cigéo**

Les infrastructures nécessaires à ces acheminements font partie du projet global Cigéo.

- **Un choix construit avec le territoire**

- Solution privilégiée par les acteurs locaux dès 2008
- Choix confirmé lors du débat public de 2013.
- Volonté de privilégier la réutilisation d'anciennes infrastructures ferroviaires



980 000 colis de substances radioactives sont transportés chaque année en France.

Les ouvrages de transport ferroviaire

Connecter Cigéo au réseau ferré national :
Deux infrastructures complémentaires sont nécessaires

- **Ligne 027000**

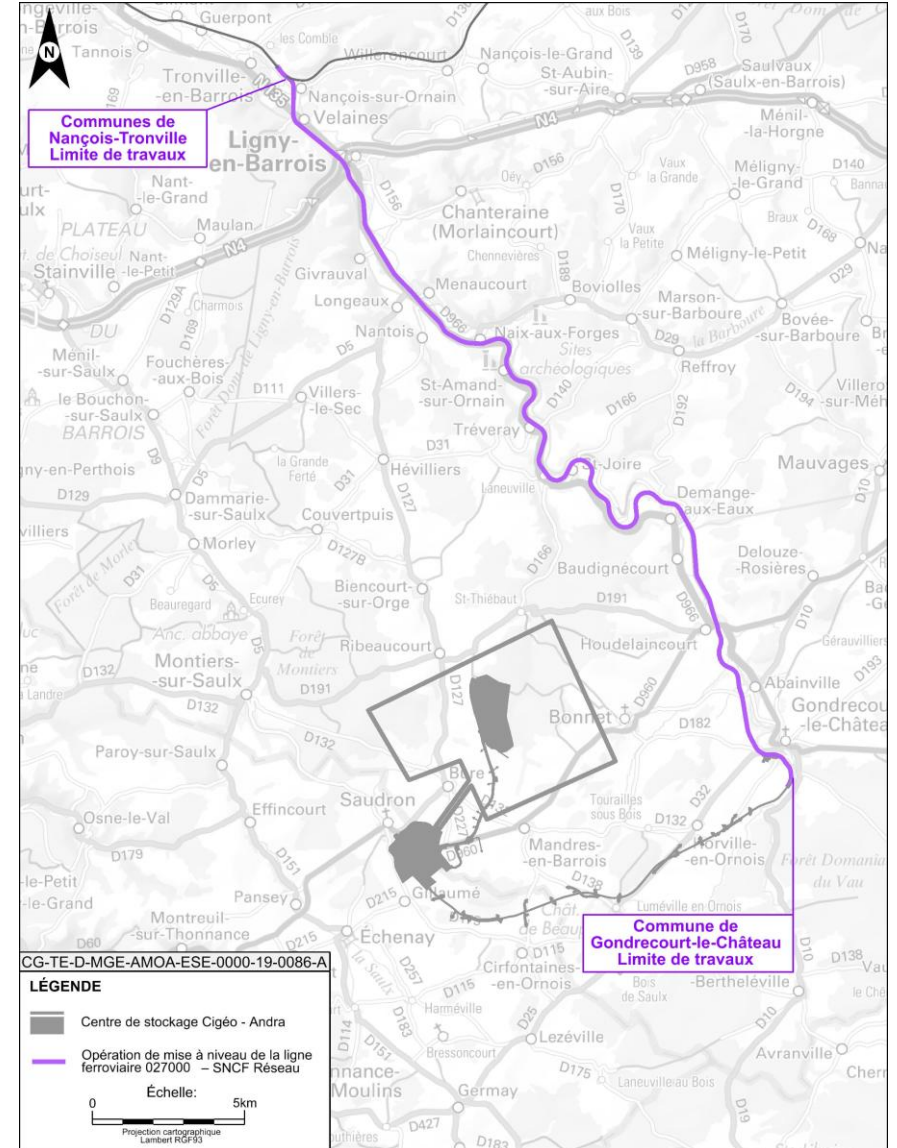
Nançois-Tronville – Gondrecourt-le-Château

- Remise à niveau de la ligne existante
- Infrastructure ouverte à d'autres circulations de fret
- Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau
- Concertation 2021

- **Installation terminale embranchée (ITE)**

Gondrecourt-le-Château – Zone descendrière

- Nouvelle infrastructure (repise du tracé Gondrecourt – Joinville / tracé neuf sur 4 km)
- Ligne privée appartenant à l'Andra
- Maîtrise d'ouvrage Andra
- Concertation 2018



Le transport des déchets

Transport de colis de déchets par train	Flux estimé
Au démarrage de l'exploitation	8 trains/an
En cours d'exploitation	80 trains/an (soit 6 trains/mois)

- Un train = 10 wagons soit 10 emballages
- Un emballage = entre 1 et 40 colis de déchets

Des emballages conçus pour résister à des situations extrêmes :

- Des limites d'exposition très inférieures aux seuils dangereux pour la population.
- Des tests de résistance poussés :
 - >Feu 800°C / Chute 9 m / Immersion -15m/ Crash tests

À 2 m du véhicule, il faudrait rester 10 h pour atteindre la limite annuelle de 1 mSv pour la population.



Le transport des déchets

Transport de colis de déchets par la route	Flux estimé
En cours d'exploitation	Une centaine de camions sur l'ensemble de l'exploitation



Le transport de fret

Transport de fret sur la ligne 027000	Flux estimé
En phase de construction	Capacité de la 027000 8 passages de train/jour (soit 4 allers-retours) Estimation ~3 trains par jour
En phase d'exploitation	~ 1 à 2 trains par semaine

Le fret ferroviaire est privilégié pour les flux type graviers, ciment et certains éléments préfabriqués

Trafic de poids lourds par la route	Flux estimé
En phase de construction	Entre 50 à 80 camions par jour
En phase d'exploitation	~ 30 camions par jour

Principalement pour les matériaux ne pouvant être acheminés par voie ferrée (volumes non massifiables, approvisionnements locaux à courte distance)

Planning

Mise en service de la ligne 027000 (36 km entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château)

2032

Utilisation de la ligne 027000 par l'Andra pour ses travaux de l'ITE (14 km) + construction du centre de stockage

2033 - 2049

Circulation des premiers trains de colis de déchets

2050

Quel impact sur la circulation locale ?

- Une augmentation du trafic, principalement à proximité de Cigéo mais des infrastructures adaptées pour limiter les perturbations.
 - rétablissement des voiries interceptées ;
 - déviation de la RD60/960 ;
 - liaison intersites pour éviter le passage des véhicules entre puits et descenderie sur les routes publiques ;
 - recours privilégié au ferroviaire pour le fret.

Sur le réseau structurant, l'augmentation du trafic global liée au projet ne dépasse pas 10 % selon les modélisations présentées dans l'étude d'impact.

Au bilan, l'étude d'impact conclut à une incidence résiduelle très faible et permanente sur les infrastructures routières publiques, sans besoin de mesures compensatoires spécifiques pour le réseau routier



Des questions ?