



Atelier de concertation - Installation terminale embranchée (ITE)

Mardi 29 mai 2018, séance de l'après-midi

COMPTE RENDU INTEGRAL

Intervenants

David MAZOYER, Directeur du Centre de Meuse/Haute-Marne ;

MARCHAL Frédéric, Responsable de l'intégration territoriale de Cigéo ;

Des représentants du département pilotage technique du projet Cigéo, du service insertion territoriale et du service communication et dialogue ;

Ordre du jour de la séance

- Introduction
- 1. Présentation des aménagements envisagés
 - ✓ Catégorie 1 : modifications limitées
 - ✓ Catégorie 2 : modifications substantielles
 - ✓ Catégorie 3 : modifications substantielles et intégrant des variantes de tracés
- 2. Travail en groupe
- Conclusion

Introduction

David Mazoyer : Je souhaite remercier les nombreux participants pour leur présence et saluer ceux que je n'ai pas eu l'occasion de rencontrer ce matin ou lors du repas. Les participants présents depuis le début du cycle de concertation initié le 15 mars 2018 ont peut-être constaté que l'affluence progresse régulièrement. Nous devons bientôt trouver une autre salle, car la capacité de celle-ci commence à être juste, sachant que deux bus ont par ailleurs été nécessaires ce matin. Ce signe positif montre que le cycle de concertation, qui aborde différents thèmes (aménagement, transport et connexions diverses de Cigéo avec le territoire) commence à porter ses fruits. Un aperçu des enjeux de l'ITE vous a été présenté ce matin et la visite de terrain s'est bien déroulée d'après les retours que j'ai pu obtenir.

Cet après-midi, les travaux vont rentrer plus dans le détail. Nous allons maintenant vous expliquer la méthode de travail adoptée et les documents de travail qui vous ont été remis. Bien entendu, les équipes de l'insertion et la communication qui était présentes ce matin avec vous seront à votre service pour discuter, exposer et intégrer vos différentes propositions. L'objectif consiste à intégrer l'ensemble dans la poursuite de nos études qui, progressivement, sont affinées et détaillées, et dans la réalisation des divers dossiers réglementaires (la DUP et la DAC) qui s'échelonneront dès la fin 2018 et début 2019 pour une durée de deux années.

Pour terminer, en m'excusant de ne pas avoir commencé par-là, je tiens à me présenter, je suis David Mazoyer, le Directeur du site. Je connais certains d'entre vous qui êtes déjà venus à différentes réunions. Encore une fois, je vous remercie d'être venus si nombreux. Je vous souhaite une bonne séance de travail avec les équipes. Bien entendu, nous vous tiendrons informés de tous les résultats. Tous nos travaux sont enregistrés et tracés et les comptes rendus seront disponibles sur notre site internet. Nous vous fournirons de plus amples explications sur le sujet. Vous pourrez ainsi suivre le devenir des travaux des ateliers auxquels vous avez participé, ou inversement prendre connaissance des travaux des autres ateliers.

1. Présentation des aménagements envisagés

Un intervenant Andra présente ce point.

Un intervenant Andra : Nous allons vous présenter les rétablissements et aménagements que nous avons imaginés pour l'ITE, en partant de Gondrecourt pour rejoindre le futur site de Cigéo. Une carte numérotée vous permet de suivre les différents points discutés. Je vous expliquerai ensuite la démarche à suivre concernant les échanges collectifs prévus lors de la table ronde.

Un intervenant Andra : Des éléments complémentaires vont vous être communiqués par rapport aux informations fournies ce matin lors de la visite. Nous allons rentrer plus dans le détail des modalités prévues et proposées concernant les rétablissements, qu'il s'agisse des chemins ruraux, d'exploitation ou des routes départementales.

Nous allons commencer par présenter la première catégorie, qui modifierait peu ou pas l'état existant, pour finir par la catégorie 3 qui modifierait singulièrement l'état existant. Pour cette troisième catégorie, votre participation est nécessaire par rapport à notre analyse des différentes solutions de rétablissement. Nous terminerons par une table ronde qui vous permettra de réfléchir et de noter vos observations et avis.

J'avais rappelé ce matin dans le bus que la numérotation identifiée dans le cadre de la visite, du point 1 vers le point 7 et de Saudron vers Gondrecourt, est inversée par rapport à celle retenue pour les présents travaux. Je tiens à le préciser pour éviter toute ambiguïté et tout amalgame.

Tous les rétablissements présentés sont identifiés avec le nom du chemin concerné. Ce matin, j'avais évoqué le nombre de 21 intersections. Une partie a été retraitée et rabattue vers des passages à niveau ou ouvrages d'art. Sur les 15 rétablissements proposés, nous avons par ailleurs cherché à limiter au maximum le nombre de passages à niveau. Ainsi, il est prévu de créer 7 passages à niveau sur la ligne.

1.1 Catégorie 1 : modifications limitées

Repère 1 (saut de mouton)

Je vous propose de commencer par l'ouvrage le plus simple, le « saut de mouton » : il s'agit du débranchement d'une partie de la ligne qui retournait vers Neufchâteau, en repassant sous la voie existante que nous allons réutiliser. Nous allons réhabiliter cet ouvrage d'art déjà existant qui a été vérifié et diagnostiqué par le cabinet Systra. Celui-ci s'avère apte à reprendre les charges nécessaires pour la future exploitation de la ligne ITE. Aucune modification majeure n'est donc prévue, sachant que le chemin situé en dessous continuera d'être exploitable.

Repère 2

Ce matin, nous avons utilisé la route située entre les points 6 et 7, c'est-à-dire depuis l'ouvrage voûté vers la plateforme. Nous avons croisé un petit chemin descendant vers l'ITE. Pour accéder aux parcelles situées de l'autre côté de l'ITE, le chemin transite une nouvelle fois sur une partie de l'ITE pour venir desservir les parcelles au sud. Cet aménagement ne pourra toutefois pas fonctionner à terme en raison de l'impossibilité à faire cohabiter la circulation de convois agricoles avec celle de convois ferroviaires. Dans un souci de sécuriser le passage à niveau en assurant une bonne visibilité, nous avons modifié à nouveau le passage pour qu'il soit le plus perpendiculaire possible par rapport à la voie. Les usagers du chemin pourront ainsi vérifier de chaque côté l'arrivée éventuelle du convoi. Comme pour tout passage à niveau, les convois seront en tout cas tenus de s'arrêter devant un stop avant de s'engager sur la voie. A priori, la distance de visibilité atteint un peu moins de 500 mètres. Dans le pire des cas, le conducteur d'un convoi ferroviaire s'engageant sur la voie aurait donc le temps de freiner et d'arrêter le convoi si nécessaire, sachant qu'il roule à une vitesse assez réduite de 30 km/heures.

Chaque fois qu'un rétablissement a été imaginé, l'Andra s'est efforcée de limiter au maximum l'impact sur le foncier, tout en conservant la notion de sécurité. Cette précision est importante, car certaines modifications sur d'autres passages ont nécessité la révision de quelques courbes et ont légèrement impacté le foncier. La démarche repose en tout cas toujours sur la volonté d'améliorer la sécurité des passages à niveau.

Repère 4

Dans le cas de figure du repère 4, l'opération s'inscrit plutôt dans le tracé existant, à l'exception des courbes puisque celles-ci sont retravaillées, toujours dans le souci d'améliorer la sécurité et la visibilité des passages à niveau. En l'occurrence, quelques incidences sont à prévoir pour le foncier autour des chemins. Par ailleurs, aucune alerte lumineuse n'est prévue, mais des stops seront installés. Les dispositifs les plus simples sont parfois les plus efficaces. En outre, la présence de signaux lumineux ou de barrières aux passages à niveau n'empêche manifestement pas les accidents, lesquels sont souvent liés à l'usager de la route.

Repère 5

Ce repère se situe à Horville-en-Ornois sur le CR de Papon. Il existait un ouvrage d'art, dont une bonne partie de la structure a été démolie. Il reste uniquement une culée en place. Il est donc prévu de reconstruire une voie qui détiendra une caractéristique routière traditionnelle, qui sera forcément contrainte par l'altimétrie de notre plateforme. En revanche, le gabarit routier en largeur atteindra autour de 4 mètres, en incluant la voie et les trottoirs.

Un intervenant : Une largeur de 4 mètres s'avère peu importante.

Intervenant Andra : Après vérification, la largeur atteint en réalité 5,50 mètres et la hauteur 5,80 mètres. La hauteur étant liée aux infrastructures existantes, aucune marge de manœuvre n'existe en la matière, sauf à engager un nouveau terrassement qui soulèverait d'autres problématiques. Ce point pourra si nécessaire faire l'objet des questions ou sujets abordés lors des échanges. En outre, les discussions avec les élus ont fait émerger différentes demandes concernant la prise en compte de l'exploitation et des engins agricoles.

Repère 6

Dans la configuration propre au point 6, un rétablissement du passage à niveau est effectué. Les rayons des chemins ont été retravaillés, impliquant une incidence foncière sur les parcelles situées au sud de la voie. Cette démarche vise à intégrer les problématiques de sécurité et de visibilité dans l'utilisation de l'ITE.

Repère 11

Ce repère qui concerne le CR du Closet repose sur une configuration assez simple, le chemin étant relativement perpendiculaire à la voie. Seule une signalisation sera donc rajoutée pour inciter l'utilisateur à marquer un arrêt au droit du passage.

1.2 Catégorie 2 : modifications substantielles

La seconde catégorie comprend des modifications substantielles au niveau des chemins et voies interrompues.

Repère 3

Ce repère est situé dans le secteur de Gondrecourt, où il existe deux ouvrages voûtés ayant fait l'objet d'un diagnostic de la part du cabinet. La situation de celui situé sur le CR de Fromont-Tillancourt est telle qu'une conservation en l'état s'avère impossible. Deux solutions étaient donc envisageables : une suppression, comme nous l'avons proposé, ou une reconstruction. Les échanges avec les élus ont conduit à opter pour une solution de rabattement par rapport à l'ouvrage existant, auquel plusieurs modifications seront apportées. Le tablier va ainsi être refait de manière à ramener la largeur de passage à 4,20 mètres. De plus, les angles de courbures vont être retravaillés pour accéder plus facilement au chemin, ce qui facilitera la circulation. En parallèle, un chemin latéral par rapport à la voie sera recréé sur la partie sud pour permettre de se rendre sur les deux parcelles situées de ce côté. Par rapport au repère numéro 2, il existe un chemin aujourd'hui rétabli qui pourra servir de support supplémentaire pour desservir les parcelles du secteur.

Repère 8

Lors de la visite en bus, j'ai montré le bout de chemin franchissant l'ITE près du point d'arrêt numéro 5. Une difficulté se présentait pour rétablir ce chemin par passage à niveau en raison du dénivelé entre la route existante (RD 32) et la plateforme. La marge de manœuvre relative à l'altimétrie de l'ITE restant assez contrainte (les voies ferroviaires sont assez contraintes en termes de pente), il a été décidé de supprimer le chemin et d'utiliser la connexion existante vers le chemin numéro 5. Il s'agit du passage par la commune de Luméville qui passe au-dessus de l'ITE. Le tablier de cet ouvrage nécessite une reprise. Différents travaux sont donc prévus afin de pérenniser l'ouvrage dans le temps. En revanche, aucun élargissement n'est envisagé. Il n'est pas prévu non plus d'en augmenter la portance, sachant qu'une telle évolution ne repose pas uniquement sur le tablier, mais sur la structure globale. En somme, les travaux visent à assurer la tenue et la structure du tablier dans le temps, sachant que l'ITE prévoit une période d'exploitation centennale.

Repère 12

Le point d'arrêt numéro 3 se trouvait près de la route départementale 115 reliant Cirfontaines à Mandres. La situation est assez simple. Un passage dénivelé est prévu pour passer au-dessus de la voie de l'ITE. Par conséquent, une petite maison garde-barrières sera démolie. En outre, un ouvrage d'art sera créé ainsi qu'un talus pour permettre le passage de l'ITE.

Repères 13 et 14

Le second point d'arrêt effectué lors de la visite correspond au chemin de la Courbière connecté au chemin de la Saunière et venant desservir différents chemins en perpendiculaire. À l'époque, la logique adoptée consistait à faire correspondre au maximum l'ITE avec les coupures de territoire existantes, notamment les chemins. Nous avons donc essayé de nous positionner le plus possible en parallèle de ces chemins pour limiter les problématiques d'emprise et de coupures de territoire. Ainsi, l'ITE vient enjamber les chemins. Pour permettre un maintien de l'utilisation de ces chemins et de l'utilisation des champs, nous avons prévu d'installer une voie latérale au nord depuis l'axe utilisé ce matin, le chemin de la Courbière, jusqu'au chemin des Anges, et d'instaurer une reconnexion au chemin pour l'instant partiellement existant qui se trouvera au sud de l'ITE. De part et d'autre du chemin, un accès permettra donc de se diriger vers le nord ou le sud. En outre, un second passage à niveau est prévu pour les usagers arrivant plutôt de Gillaumé ou Saudron, pour leur éviter de devoir effectuer un détour.

Repère 15

Pour finir, le repère 15 (premier point d'arrêt) comporte un GR permettant aux randonneurs de passer sur le chemin de La Chalètré. Le secteur se caractérise par une problématique de fort remblai. De surcroît, les clôtures du site seront situées de façon tangente par rapport à la limite parcellaire. Les différents échanges réalisés, notamment avec Monsieur Fontaine le maire de Gillaumé, ont amené à étudier la possibilité d'une suppression du chemin. Du moins, il est possible d'envisager de supprimer la traversée et de rabattre tout le flux vers le chemin de Mandres. Au regard du talus qui sera mis en place, la construction d'un ouvrage d'art sera toutefois incontournable. En termes d'usage, cette configuration sera en tout cas confortable pour les agriculteurs puisque le remblai sera proche de 9 mètres de hauteur. En outre, des liaisons éventuelles entre Gillaumé et le secteur de Bure/Mandres sont envisagées, éventuellement en instaurant une route suffisamment large. La largeur évoquée atteint 5,50 mètres sans compter les trottoirs latéraux, soit une largeur assez confortable par rapport aux autres configurations prévues. Par ailleurs, la génération du remblai, en créant une sorte de barrière, modifiera inévitablement la gestion des eaux qui ruissellent naturellement vers l'Orge en aval. Dans le cadre du rétablissement, il est ainsi prévu de récupérer toutes les eaux par des fossés et de prévoir des buses au point bas afin de passer de l'autre côté. Dans la continuité des buses, des ouvrages assureront la diffusion de l'eau pour éviter leur écoulement.

Monsieur Fontaine : Je souhaite que l'option que j'avais soumise soit évoquée.

Intervenant Andra : Cette option consisterait à ramener les eaux vers l'Orge. Une telle solution nécessiterait une canalisation supplémentaire qui ne poserait aucune problématique particulière, sachant que l'exploitation des terrains agricoles pourrait se poursuivre. En revanche, une régulation des eaux avant rejet dans l'Orge serait nécessaire pour éviter des problématiques d'inondation.

Monsieur Fontaine : La végétalisation du talus et sa bonne intégration dans le paysage avaient aussi été évoquées.

Intervenant Andra : Cette exigence sera très facile à intégrer. J'invite par ailleurs les participants à exprimer leurs souhaits ou préoccupations comme Monsieur Fontaine vient de le faire.

1.3 Catégorie 3 : modifications substantielles et intégrant des variantes de tracés

Repère 7 – RD32 (entre Horville et Luméville)

Pour cette catégorie, l'Andra a identifié des solutions en variante à proposer.

Au point numéro 5, où se trouvent la route départementale et la plateforme de l'ancienne voie ferrée, une autre contrainte se présente. Il existe en effet une ligne aérienne de 20 000 volts qui passe à proximité. Nous avons présenté deux solutions :

- un rétablissement sur l'axe de la route existante, c'est-à-dire un ouvrage directement positionné sur la départementale 32. L'ouvrage d'art serait relativement conséquent. Cette solution présente l'avantage d'éviter le secteur qui représente un périmètre de

protection rapproché des captages d'Horville et Tourailles. En revanche, la ligne haute tension devrait être partiellement enterrée.

- un rétablissement en créant un S qui présente l'avantage d'établir un ouvrage un peu plus modeste de rétablissement au droit de la connexion avec l'ITE. En revanche, un rallongement léger du linéaire de la route en résulterait. Cette solution avait fait l'objet au départ de discussions avec le département de la Meuse notamment.

Une première analyse des deux solutions a été conduite, en étudiant les impacts sur :

- les activités agricoles,
- les périmètres de protection des captages d'eau,
- la gestion des eaux (notamment les eaux de ruissellement, incluant les modalités de collecte, les conséquences et les bassins de rétention éventuels à créer),
- le coût d'ouvrage,
- l'insertion paysagère,
- l'usage des chemins,
- les réseaux existants.

Les impacts générés durant la phase de travaux ont aussi été évalués, notamment en matière d'utilisation de la route départementale.

La première solution possède un impact assez fort sur les réseaux existants en raison de l'obligation de modification d'une ligne haute tension. Pour le reste, les impacts restent limités sur les trois premiers critères. Concernant les critères restants, les impacts sont un peu plus forts, sans toutefois posséder un caractère réellement pénalisant.

La deuxième solution possède des impacts plus importants, notamment sur les activités agricoles, avec une surface impactée presque deux fois plus grande. En outre, l'impact sur le périmètre de protection d'Horville-Tourailles serait significatif. En termes d'ouvrage pour la gestion des eaux, la première solution prévoit uniquement une buse pour faire passer l'eau de part et d'autre d'un talus et un bassin. En comparaison, l'autre solution nécessite d'installer trois buses, plus de deux kilomètres de fossé et deux bassins. Sur le plan des travaux et du coût d'ouvrage, la solution numéro 2 est plus favorable. Celle-ci ne présente en outre aucun impact sur la ligne existante. En revanche, la deuxième solution présente des impacts plus élevés concernant l'usage des chemins d'exploitation, en rallongeant légèrement le temps de trajet.

Une intervenante : À combien évaluez-vous la différence du coût d'ouvrage ?

Intervenant Andra : Il me semble que la différence repose sur un facteur 2.

Un intervenant : L'impact est moindre en tenant compte de l'ensemble des travaux de terrassement relatifs aux deux solutions. Je rechercherai le chiffre exact.

Laurent Varnier (chef de service à la DDT) : L'analyse multicritères ne comprend aucun critère relatif à la faune, la flore et la biodiversité. L'impact est pourtant important sur ces sujets puisque la biodiversité est particulièrement importante sur tout le tracé, avec notamment des haies caractérisées par des variétés intéressantes. Il convient donc de définir comment la biodiversité sera à nouveau instaurée après destruction de tout l'existant sur le tracé.

Intervenant Andra : L'étude d'impact relative au projet Cigéo est en cours de rédaction. Cette étude évaluera l'ensemble des enjeux environnementaux liés aux installations futures, sur la zone dite ITE, la plateforme zone Descenderie et la zone Puits dans la partie forestière. Cette évaluation environnementale permettra de définir la dette environnementale associée au projet et les mesures compensatoires requises. Indéniablement, certaines mesures seront impossibles à réaliser à proximité. Le raisonnement restera en tout cas identique, à savoir « Éviter, réduire, compenser ». Lors de la visite réalisée ce matin, en particulier à proximité de la gare de Luméville, nous avons expliqué que l'enjeu Zones humides représente une contrainte majeure au regard du choix du scénario à retenir.

Intervenant Andra : Vous serez invités dans l'un des exercices qui vont suivre à compléter l'analyse multicritères, ce qui permettra de rajouter ce type d'élément.

Une intervenante : Dans quel périmètre la compensation est-elle envisagée ?

Intervenant Andra : Le périmètre représentera 40 ou 45 km au maximum. Tout dépendra de la disponibilité et en partie de notre maîtrise foncière pour la partie boisée. Concernant les milieux ouverts, nous tentons le plus possible de nous rapprocher. Néanmoins, nous cherchons à éviter d'impacter davantage l'activité sur le secteur, notamment agricole. Il faut donc disposer du foncier adéquat par rapport au type de mesures envisagées.

Un intervenant : Par analogie avec la RN 135 sur Velaines, je tiens à rappeler qu'il avait fallu conserver sur Velaines le tracé des chauves-souris qui se guident grâce aux haies. Par conséquent, détruire les haies et les repositionner à 10 ou même 1 km revient à détruire l'ensemble de ce tracé. Comment allez-vous régler des problématiques d'une telle importance et qui appelleront une vigilance particulière de la part de certains ?

Intervenant Andra : Les mesures compensatoires visent à valoriser au mieux les infrastructures qui seront créées. À travers les aménagements des chemins nous serons amenés à reconstituer des haies à proximité immédiate de la voie ferrée pour maintenir l'habitat à proximité. Une optimisation sera assurée, sur ce secteur comme sur la zone Puits ou ailleurs. De la même façon, nous essaierons de valoriser les maisons garde-barrières au travers de mesures de ce type.

Un intervenant : Pourquoi privilégiez-vous les remblais par rapport à une solution voie-portée, meilleure pour l'écoulement de l'eau, pour l'air, les vents et la reforestation ? Vous avez en effet évoqué des remblais de 9 mètres de hauteur.

Intervenant Andra : Je présume que vous faites référence à un ouvrage de type viaduc. Les enjeux seraient tout à fait différents en termes de coûts. En outre, il s'agit d'un ouvrage assez long de plusieurs kilomètres. L'aspect coût est aussi à être pris en compte puisqu'il renvoie à une contrainte de l'Andra vis-à-vis des producteurs, qui possèdent un budget prédéfini pour réaliser Cigéo. De surcroît, les surcoûts liés à l'entretien de l'ouvrage doivent être pris en compte. J'ajoute que le coût de l'ouvrage n'est pas supporté uniquement par les producteurs, mais aussi indirectement par toutes les personnes présentes dans cette salle. Nous devons donc effectuer des choix acceptables et proportionnés.

Un intervenant : N'était-il pas possible d'établir une reconstitution en 3D du changement paysager de l'impact de la voie ferrée par rapport à la déforestation et aux ouvrages d'art ? Les participants auraient pu ainsi se rendre compte de l'aspect que la campagne prendra après l'opération.

Un intervenant Andra : Sur l'ensemble des voies existantes, nous privilégierons au maximum le maintien de l'existant. La végétation présente sera donc conservée sur les remblais. Pour cette raison, l'impact restera minimisé. Par ailleurs, le remblai de 9 mètres sur la partie finale se trouve à flanc de coteau. Or l'insertion est beaucoup plus facile pour un remblai par rapport à un ouvrage puisque nous allons végétaliser les talus. L'impact d'un ouvrage sur le paysage serait beaucoup plus important.

Intervenant Andra : Nous sommes en train d'établir une vision 3D. L'étude d'impact nous a en effet conduits à envisager ce type de vues pour bien visualiser les ouvrages et en faciliter la perception.

Au regard du temps restant, je vous propose de passer au troisième et dernier sujet de concertation, qui concerne le secteur de la gare de Luméville.

Repères 9 et 10 – CR de Vouez et RD138

Il s'agit du point d'arrêt numéro 4. Sur ce secteur, nous avons au départ privilégié un passage par le nord évitant de passer sur l'emprise de l'ancienne gare, comme toujours en privilégiant l'acquisition à l'amiable vis-à-vis des exploitants. Le rétablissement partait de la route départementale et passe au-dessus de l'ITE. En outre, le rétablissement du chemin de Vouez était maintenu presque à l'identique, avec la création d'un passage à niveau. Les investigations menées durant les études ont toutefois conduit à identifier une zone humide dans le secteur que

nous avons voulu intégrer parmi les contraintes. De plus, les échanges avec la Préfecture avaient conclu à la nécessité de passer d'abord par une DUP pour l'ensemble de Cigéo et des projets attenants, dont l'ITE et la liaison intersites font partie. Par conséquent, la question de l'évitement de l'ancienne gare se posait dans des termes différents. Nous avons ainsi étudié deux solutions alternatives :

- s'inscrire sur la plateforme existante comme pour le reste du tracé (ce qui requiert d'effectuer une expropriation au niveau de l'ancienne gare), avec un rétablissement de la RD 38 un peu plus fluide par rapport à la première solution envisagée et un rétablissement du chemin de Vouez qui reste assez simple ;
- opter pour un passage au sud, sachant que cette partie requiert des terrassements plus importants (le remblai est privilégié sur ce secteur) alors que la partie nord est plutôt plate. En termes de rétablissement, le schéma s'avère moins tortueux que la première solution. En revanche, l'interférence est bien plus significative avec le chemin de Vouez, obligeant à créer un nouvel ouvrage d'art pour passer le remblai créé par la route départementale.

Ces solutions étudiées ne sont pas forcément figées dans le marbre. L'analyse identifie à peu près les mêmes impacts que l'autre analyse, à l'exception du rajout de l'impact sur la faune et la flore. Dans l'autre analyse, nous avons en effet estimé que l'inventaire faune/flore était à peu près équivalent entre les deux solutions, raison pour laquelle il a été exclu des critères. En l'occurrence, les impacts diffèrent selon la solution. Les autres critères évoqués restent les suivants :

- impact sur la gestion des eaux ;
- impact en phase travaux ;
- coût ouvrage ;
- insertion paysagère ;
- usage des chemins.

La première solution possédait une certaine pertinence en termes d'impacts et de critères. Mais l'établissement des études montre qu'une zone humide était impactée, en plus de la ZNIEF qui existe pour les trois solutions. Il existe par ailleurs des impacts plutôt modérés, mais de manière un peu accentuée par rapport aux deux autres solutions, notamment la solution 2. La seconde solution possède un impact limité sur l'activité agricole, avec une recherche nécessairement moins marquée de foncier pour créer le rétablissement. En revanche, les usagers de la gare Lunéville seraient inévitablement impactés puisque le passage sur la gare nécessite une emprise sur celle-ci. Enfin, la solution numéro 3 présente des impacts assez significatifs, notamment sur l'activité agricole. Les conséquences en termes d'emprise foncière sont plus fortes que pour la solution 1. L'impact s'avère également important en matière de gestion des eaux, avec davantage de conséquences sur l'écoulement naturel des eaux. De plus, l'interface à gérer s'avère un peu plus forte durant la phase travaux, ce qui implique une nuisance accrue. Le maintien de l'utilisation de la gare par les autres usagers contraint aussi un peu plus l'accès à la parcelle. La troisième solution reste globalement plus onéreuse que les deux autres puisqu'un second ouvrage d'art doit être créé pour le chemin. En termes d'insertion paysagère, les trois solutions sont en revanche assez proches, mais la première conserve l'avantage de s'inscrire sur une plateforme existante. Un rétablissement routier est par ailleurs nécessaire pour les trois solutions. Pour finir, les deux premières solutions possèdent des impacts très limités sur l'utilisation des chemins, contrairement à la dernière (en particulier sur la partie sud).

Un intervenant : Concernant le pont allant de Luméville vers Tourailles, vous affirmez que le passage ne sera pas vraiment fortifié. Pourriez-vous fournir plus d'explications ?

Intervenant Andra : Nous allons maintenir l'état existant, réhabiliter le pont pour garantir sa pérennité dans le temps. Néanmoins, les études n'envisagent pas effectivement d'élargir le passage.

Le même intervenant : Par où passerons-nous pour sortir les terres agricoles ?

Intervenant Andra : La voie ferrée passe aujourd'hui sous le pont. Par conséquent, la remise ensemble service de cette voie n'impactera pas l'usage du pont. Quant au rétablissement du chemin agricole situé au nord de la voie ferrée, un aménagement est prévu au niveau de la patte d'oie d'accès au pont. Je rappelle par ailleurs que la réglementation sur le tonnage autorisé sur le pont en question relève d'un arrêté de la commune. Le passage d'un train sous le pont ne remet donc pas en cause l'arrêté. Pour le dire encore autrement, la mise en place de la voie ferrée n'impactera aucunement la circulation des grumiers.

Le même intervenant : Voulez-vous dire que les grumiers pourront passer dessus ?

Intervenant Andra : Non. Nous sommes d'accord sur le fait que l'usager du pont n'est pas l'Andra, puisque vous évoquez les grumiers. Le rétablissement de l'existant est effectué à l'identique. Pour autant, si des demandes particulières sont remontées au niveau du territoire, nous devons définir de quelle manière elles peuvent être prises en compte.

Le même intervenant : Un passage à niveau est-il prévu ?

Intervenant Andra : Par rapport au passage qui ne devrait plus exister, il sera possible de renvoyer le chemin du côté nord au niveau de la maison garde-barrières entre Horville et Luméville ou éventuellement reprendre le pont si la capacité ou le tonnage le permet.

Un intervenant : Puisque vous cherchez des terrains pour le reboisement, il suffit de planter la petite parcelle limitée en largeur pour supprimer toute problématique vis-à-vis du monde agricole.

Intervenant Andra : C'est envisageable, à condition que le monde agricole le formule comme tel.

Un intervenant : Il me semble que vous prévoyez de réaliser un chemin du côté du bois.

Intervenant Andra : Nous allons aménager un chemin qui existe déjà au cadastre.

Le même intervenant : Les largeurs restent minimales tout au long du minime. Un reboisement est donc possible.

Intervenant Andra : Si vous décidez de ne plus exploiter la parcelle pour permettre son reboisement, des échanges fonciers comme ceux réalisés par ailleurs sont envisageables. Si le schéma de rétablissement que nous proposons génère des contraintes au regard de l'usage des parcelles agricoles de l'autre côté de la voie ferrée, nous pouvons organiser des discussions. Votre remarque vaut d'ailleurs pour toutes les parcelles situées au nord de Luméville. La problématique du tonnage reste identique. Pour autant, les personnes concernées n'utilisaient pas le passage à niveau, qui n'existe pas, mais empruntaient le pont.

Un intervenant : Le renforcement du pont permettrait donc de sortir.

Intervenant Andra : Je vous invite à le faire remonter au travers des questionnaires. Plus vous serez nombreux à en exprimer la demande, plus il y aura de chances que la requête soit prise en compte dans l'étude.

Un intervenant : Quelle est la largeur actuelle du pont ?

Intervenant Andra : Le pont est très étroit puisqu'il représente moins de 4 mètres.

Intervenant Andra : Je vous propose de prendre une dernière question avant de passer aux travaux prévus.

Un intervenant : Au regard du scénario 1 proposé pour la gare de Luméville, il me semblerait intelligent d'associer le département et d'envisager un contournement en même temps que la création de la ligne par le nord. La zone nord de Luméville rencontre en effet certaines difficultés.

Intervenant Andra : Nous avons bien associé le département et mené une étude de faisabilité confiée au cabinet Systra lors de l'étude d'avant-projet. Le département a délibéré au regard de l'étude de faisabilité pour poursuivre sur la solution que nous présentons.

Un intervenant : Comment les propriétaires pourront-ils rejoindre leur parcelle étant donné que vous surélevez la route départementale 115 de Cirfontaines à Mandres sur 300 mètres ? Je fais référence au repère 12 de la 2^e catégorie.

Intervenant Andra : Les chemins seront ramenés le long des talutages en bas afin de permettre de regagner la route, et ce de chaque côté.

Le même intervenant : Qu'advient-il si vous créez un chemin parallèle sur le vieux tronçon repartant vers Luméville ? Pour le moment, la commune reste propriétaire. Les chemins seront-ils vraiment situés contre la ligne de chemin de fer ?

Intervenant Andra : Nous reprendrons les tracés existants des chemins. Sur Cirfontaines, il existe un fossé entre la plateforme de la voie ferrée et le chemin.

Le même intervenant : Il y aura donc un talus de 5 mètres de haut au niveau de la barrière. Comment faire dans ces conditions pour remonter avec des engins ?

Intervenant Andra : Nous étudierons ce point. Quoi qu'il en soit, le projet prévoit actuellement que les rétablissements à ce niveau-là pour les chemins ruraux longent à nouveau les talus avant de remonter de manière plus large vers un niveau 0.

Le même intervenant : Vous ne pouvez donc pas affirmer qu'il n'existe aucune contrainte pour les agriculteurs.

Intervenant Andra : Les contraintes existent effectivement. Il nous faut maintenant identifier la meilleure solution.

Le même intervenant : Pour le moment, aucune solution alternative n'a toutefois été proposée.

Intervenant Andra : Le raisonnement sera identique à celui adopté pour Cirfontaines concernant le chemin de Glandenoie ou les autres, à savoir conserver une continuité d'accès au niveau des parcelles nord en maintenant deux nouveaux passages à niveau. Dans le même temps, nous évaluerons les contraintes créées en termes de contraintes d'aménagement.

Un intervenant : Ne craigniez-vous pas qu'un contournement de la gare de Luméville par le nord, le sud, l'est ou l'ouest soulève des problèmes par rapport à un passage aux endroits disposant de fondations ? Si vous laissez des rails sur un tel terrain le soir, vous les retrouverez le lendemain matin à 50 mètres de distance. Je ne suis donc pas certain qu'il s'agisse d'une bonne solution.

Intervenant Andra : Je suis d'accord.

2. Travail en groupe

Intervenant Andra : Après ce rapide tour d'horizon des différents rétablissements et projets prévus sur la ligne, je vous propose de travailler par table. Nous pourrions ainsi échanger à nouveau sur les aménagements évoqués. Je vous invite à formuler concrètement vos avis et remarques sur les guides de questions. Le guide reprend les trois sujets abordés et invite à réagir sur les options qui modifient significativement l'existant par rapport à l'analyse multicritères, que vous pouvez également compléter. Par ailleurs, un rapporteur devra être nommé à chaque table pour noter les échanges. Pour finir, une restitution sera organisée pour que chaque table puisse présenter son avis sur les différents rétablissements présentés. Nous disposons de 40 minutes pour réaliser cet exercice.

Les participants engagent les travaux sur table.

Intervenant Andra : Je propose maintenant à chaque rapporteur de nous présenter en quatre minutes environ une synthèse des échanges.

Les groupes de travail ont formulé les commentaires et questions suivantes par ordre de passage.

Premier intervenant :

Repère :	Commentaires et questions :
3	<ul style="list-style-type: none"> Le chemin créé devrait accepter les grumiers. Les ouvrages d'art créés pour une voirie communale dans l'ITE appartiendront-ils à la commune ou à l'Andra ? Quid de l'entretien ? La signalisation liée à la circulation des trains et des véhicules automobiles seront-ils à la charge de l'Andra ou des communes ?
8	<ul style="list-style-type: none"> Le C5 représentant actuellement 3,50 mètres devrait être agrandi à un peu plus de 5 mètres. L'ouvrage d'art actuel est limité à 7 tonnes. Pour faciliter l'exploitation des parcelles, il serait intéressant d'augmenter la capacité de l'ouvrage.
12	<ul style="list-style-type: none"> Veiller à l'accès aux parcelles. Prendre en compte la problématique des eaux de ruissellement des bassins versants, avec par exemple la création d'une haie.
13 et 14	<ul style="list-style-type: none"> Veiller à créer des haies de chaque côté.
7	<ul style="list-style-type: none"> La solution 1 est retenue au vu de l'analyse multicritères. Étudier la possibilité d'utiliser la voie pour des entreprises privées dans le futur si besoin. Par ailleurs, le territoire avait demandé un embranchement au sud de Mandres qui n'apparaît pas.
9 et 10	<ul style="list-style-type: none"> La solution 2 est retenue, car considérée par le groupe comme pleine de bon sens puisqu'elle respecte l'hydrologie, la faune et la flore, est économiquement pertinente, reprend le tracé historique, possède un faible impact agricole. Cette solution s'avère également adéquate en termes de volume des remblais.

Second intervenant :

Repère :	Commentaires et questions :
2	<ul style="list-style-type: none"> Des questions de fond se posent concernant l'exploitation des délaissés : un remembrement est-il prévu en lien avec le projet ? Il serait nécessaire par ailleurs de fournir une évaluation globale des surfaces de délaissés de l'ITE que le projet génère.
5	<ul style="list-style-type: none"> Des engagements doivent être maintenus avec une assez grande fermeté par rapport au dimensionnement de l'ouvrage, prévu avec une hauteur de 5,80 mètres et une largeur de 5,50 mètres. Un engagement est requis également concernant les reconstitutions d'un moyen de chargement pour les activités agricoles, déjà existant sur le site, mais qui n'apparaît pas forcément sur le projet. La définition de ce moyen devra être établie en concertation avec la profession.
6	<ul style="list-style-type: none"> Un délaissé important étant généré, des questions se posent sur les modalités d'évaluation et d'exploitation éventuelle de celui-ci.
3	<ul style="list-style-type: none"> Une emprise importante du chemin latéral recréé au sud (chiffres orange sur le document) s'avère nécessaire en raison de la suppression de l'ouvrage d'art sur le secteur Gondrecourt-Luméville. Par rapport au délaissé important au droit du nouvel ouvrage recréé, qu'en est-il de l'accessibilité, l'exploitation et le remembrement ?
8	<ul style="list-style-type: none"> Le tonnage de l'ouvrage est à redéfinir en concertation avec la commune suite aux travaux de réhabilitation.

12	<ul style="list-style-type: none"> Des précisions sont demandées concernant l'intégration paysagère de l'ouvrage. Celui-ci semble assez conséquent, notamment en termes de remblais et d'accès. À combien s'élève le pourcentage de la rampe ? Comment seront gérés les rétablissements des chemins latéraux ?
7	<ul style="list-style-type: none"> La solution 1 est privilégiée en raison de sa consommation d'emprise plus réduite et la meilleure intégration paysagère, notamment grâce à l'enfouissement partiel de la ligne haute tension.
9 et 10	<ul style="list-style-type: none"> Aucun choix particulier n'est identifié concernant les trois solutions évoquées pour Luméville.

Troisième intervenant :

Repère :	Commentaires et questions :
5	<ul style="list-style-type: none"> La largeur prévue est-elle compatible avec le matériel agricole ?
8	<ul style="list-style-type: none"> Par rapport à la desserte par des camions et au matériel agricole, il faudrait probablement soulever la question d'une déviation de route dans le village.
13 et 14	<ul style="list-style-type: none"> La problématique relative à la gestion de l'eau le long de la nouvelle ligne propriété de l'Andra a été évoquée.
7	<ul style="list-style-type: none"> La solution numéro 1 est privilégiée.
9 et 10	<ul style="list-style-type: none"> La solution numéro 2 (passage par la gare) est privilégiée.

Quatrième intervenant

Repère :	Commentaires et questions :
Remarques générales	<p>Ces remarques générales peuvent s'appliquer à un certain nombre de rétablissements.</p> <ul style="list-style-type: none"> Dans la phase de travaux, une attention particulière doit être accordée aux déviations pour les transporteurs et les agriculteurs. Veiller à la sécurité en matière de circulation piétonne aux passages à niveau. La Chambre d'agriculture souhaite obtenir un dossier complet afin de se concerter avec les agriculteurs.
8	<ul style="list-style-type: none"> La largeur et le tonnage doivent être suffisants pour les usages agricoles et forestiers.
7 et 10	<ul style="list-style-type: none"> Concernant les rétablissements de routes départementales, l'analyse multicritères devrait intégrer l'enjeu de la sécurité routière et du tracé pour les usagers de la route. La notion des coûts d'entretien ultérieurs, également applicable à d'autres ouvrages d'art, doit aussi être considérée. De nombreux participants du groupe se sont exprimés en faveur de solutions numéro 1 concernant le repère 7, en conservant la route départementale rectiligne. Une attention particulière est toutefois requise par rapport aux profils en long et visibilités sur obstacle. Il n'existera en effet aucune cassure de vitesse avec les virages.

Gare de Luméville	<ul style="list-style-type: none">Le groupe ne s'est pas exprimé sur le choix des tracés.
-------------------	---

Cinquième intervenant :

Un intervenant : Compte tenu de la composition de la table (j'ai eu le plaisir d'échanger avec les représentants de l'État), le groupe s'attachera à des remarques d'ordre général.

- Concernant le tracé, aucune indication sur la question environnementale n'a été fournie : faune, flore, filière appellation d'origine protégée.
- Quid du devenir des ouvrages d'art ? Qui les entretiendra ? Qui en sera le propriétaire ? Qui en sera le gestionnaire ?
- Sur quel périmètre l'étude environnementale est-elle prévue ? Il est proposé d'étendre le cercle concentrique de l'étude au-delà de 10 km.
- Les compensations prévues jusqu'à 40 km n'ont pas forcément de sens, pour l'environnement comme pour les exploitations.
- Sur la barrière de Cirfontaines située sur la RD 115, des chauves-souris devront être relogées.

Un intervenant : Il s'agit en fait d'espèces protégées de chiroptères. En termes de compensation, nous recommanderions un report sur le périmètre environnant.

La même intervenante : Les dernières remarques sont les suivantes.

- La notion de haie a été abordée. En aparté, le groupe a noté que les diagrammes présentés ne précisent aucune échelle, ce qui rend parfois l'évaluation difficile.
- Concernant le repère 7, le groupe a choisi la solution numéro 1.
- Concernant les repères 9 et 10, la solution numéro 2 a été retenue.

Sixième intervenant

Un intervenant : Nous partageons pour l'essentiel les remarques formulées, mais nous émettons une réserve concernant le point 7. Pour des raisons de sécurité, il nous semble que rien ne justifie de ne pas enterrer la ligne électrique, y compris dans la version 2. Des éléments sensibles circulent sur le passage et aucune protection n'existe vis-à-vis de tempêtes telles que celles intervenues ces dernières années. Un écroulement de la ligne de 20 000 volts sur la voie serait problématique. En somme, la ligne devrait être enterrée, quelle que soit la solution retenue.

S'agissant des repères 9 et 10, nous souhaitons que la solution 3 soit réétudiée.

Un intervenant Andra : Qu'entendez-vous exactement par « réétudier » ?

Le même intervenant : Par exemple, il faudrait préciser pour quelle raison les emprises foncières sont les plus élevées pour cette solution. Il manque aussi des éléments, comme l'altimétrie ou d'autres critères, pour pouvoir se prononcer. En termes de trajet-rail, la solution 3 semble en tout cas plus pertinente. N'était-il pas possible d'aménager la déviation de la route à partir du trajet 3 et du rail passant au nord ?

Un intervenant Andra : Quel est votre choix pour le numéro 7 ?

Le même intervenant : Nous avons retenu la première solution, à savoir un ouvrage d'art avec la ligne THT enterrée.

Septième intervenant

Un intervenant : Nous n'avons presque aucune remarque à formuler sur les projets. Tout semble bien pensé et plausible, dans tous les sens du terme, à l'exception d'un point. Concernant la route Luméville-Horville, nous avons opté pour la première solution avec la ligne enterrée afin de conserver la ligne droite et éviter toute emprise sur l'agricole. Quant à la gare de Luméville, la solution 2 est préconisée puisqu'il existe d'un côté une zone marécageuse, et de l'autre un foncier agricole comportant beaucoup de propriétaires. Un passage à l'intérieur de la gare et donc nécessaire. Cette option présente comme avantages d'afficher un coût réduit et de

permettre l'expulsion des opposants. Nous n'avons aucun commentaire à effectuer sur les autres points.

Huitième intervenant

Repère :	Commentaires et questions :
4	<ul style="list-style-type: none"> L'agrandissement du virage, qui semble être envisagé pour des raisons de visibilité, semble inutile puisque le chemin est presque totalement inutilisé. Le conserver en l'état paraissait donc suffisant, d'autant qu'une enclave serait à nouveau réalisée dont la propriété et la responsabilité de l'entretien resteraient sinon à définir.
6	<ul style="list-style-type: none"> Comme pour le repère 4, comment justifier de s'écarter pour prendre le virage ? Il faut d'ailleurs rappeler que la voie est utilisée par des engins agricoles. Même avec une remorque de 8 mètres de long, le conducteur possède suffisamment de visibilité des deux côtés dès lors que le tracteur reste perpendiculaire à la voie.
8	<ul style="list-style-type: none"> Le Conseil départemental ou général pourrait profiter de l'occasion pour renforcer et élargir le pont surplombant la ligne. La commune de Luméville pourrait ainsi desservir sa forêt.
12	<ul style="list-style-type: none"> Aucun problème ne se présente, en dehors de la question de la gestion de l'eau liée à la réélévation du sol.
7	<ul style="list-style-type: none"> Aucune des deux solutions ne semble évidente. Le groupe s'est donc interrogé sur l'obligation de disposer d'un ouvrage d'art sous prétexte qu'il s'agit d'une route départementale. Un passage à niveau ne serait-il pas suffisant ? Cette option pourrait en réalité être moins dangereuse au regard de la distance à parcourir en ligne droite, le passage à niveau obligeant à ralentir.
9 et 10	<ul style="list-style-type: none"> La solution 2 a été retenue pour les motifs suivants : frais réduits et meilleure situation.

Neuvième intervenant

Repère :	Commentaires et questions :
5	<ul style="list-style-type: none"> Veiller à l'absence de problématique liée au pont pour les convois agricoles et forestiers.
6	<ul style="list-style-type: none"> Le groupe estime quelque peu superflue la sortie du chemin rural perpendiculaire à la ligne. L'emprise foncière semble en effet inutile, le chemin actuel étant considéré comme suffisant.
3	<ul style="list-style-type: none"> Une vigilance particulière est requise par rapport à la hauteur, la largeur et le tonnage possible de l'ouvrage.
8	<ul style="list-style-type: none"> La même remarque est émise que pour le repère 3 sur la hauteur, la largeur et le tonnage.
12	<ul style="list-style-type: none"> Comment desservir les parcelles limitrophes du remblai, étant donné que la hauteur atteindra 5 mètres ?
13 et 14	<ul style="list-style-type: none"> La possibilité de disposer d'un embranchement privé dans le secteur pour les opérateurs privés, notamment Carbo, a été évoquée (sortie et parking ferroviaire).
Gillaumé	<ul style="list-style-type: none"> L'évacuation des eaux pluviales doit faire l'objet d'une attention particulière, car ces dernières seront bloquées par le remblai. Il convient absolument de sacrifier les parcelles agricoles avec une infiltration par puisard. Des mouillères seront créées en sortie de

	<p>terrain sous la ligne. Il est hors de question de noyer les terres se trouvant en dessous de la ligne. Le groupe recommande donc la création d'un bassin d'orages qui serait situé à proximité de l'Orge. Des fossés en dessous de la ligne permettraient de capter l'eau et l'emmenner vers ces bassins, pour ensuite les rejeter dans l'Orge. Aucune problématique d'inondation ne se poserait ainsi puisque l'eau serait récupérée puis réinjectée progressivement dans l'Orge.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'intégration des talus sera également suivie avec attention, afin qu'ils soient correctement replantés, arborés et végétalisés, mais aussi pour limiter la visibilité de la ligne depuis le village. • Comment l'entretien et le désherbage de la ligne seront-ils assurés? Quid du ruissellement? Gillaumé se trouve dans le périmètre de captage d'eau du syndicat d'eau d'Echenay. • Un passage devra être prévu pour la petite faune.
7	<ul style="list-style-type: none"> • Le groupe retient la première solution, dont les impacts sont moindres sur le foncier.
Gare de Luméville	<ul style="list-style-type: none"> • Le groupe est plus intéressé par la solution numéro 2, dont les impacts sont moindres.

Dixième intervenant

Repère :	Commentaires et questions :
12	<ul style="list-style-type: none"> • Est-il possible d'installer un simple passage à niveau plutôt que d'envisager de surélever la route et de mettre en place un ouvrage d'art? • Le maintien de la barrière existante sur la RD est-il possible?
13 et 14	<ul style="list-style-type: none"> • Est-il prévu d'établir des conventions avec la commune afin que l'Andra reprenne le chemin et puisse l'entretenir?
15	<ul style="list-style-type: none"> • Est-il toujours prévu d'enterrer la fin de la ligne? Une telle intervention permettrait peut-être d'éviter, ou au moins de limiter les opérations nécessaires pour surélever la route en amont.
7	<ul style="list-style-type: none"> • Le groupe propose une troisième option, avec la possibilité d'instaurer un passage à niveau renforcé tout en conservant le tracé existant. Le système serait similaire à celui d'Houdelaincourt.
9 et 10	<ul style="list-style-type: none"> • Dans sa grande majorité, le groupe propose de retenir la deuxième solution qui semble avoir le moins d'impacts par rapport aux deux autres. Il s'agit aussi de la solution la plus économique. Enfin, cette option permet d'évacuer le camp des opposants.

Intervenant Andra : Je vous remercie. Toutes les tables ont pu s'exprimer.

Conclusion

Intervenant Andra : Beaucoup de questions ont été soulevées, Nous prendrons le temps de préparer des réponses avant de revenir vers vous.

Un intervenant : Qu'est-ce qui justifie le choix d'un ouvrage d'art plutôt qu'un passage à niveau s'il n'existe aucune obligation ?

Intervenant Andra : Le choix d'un ouvrage d'art a effectivement été opéré par l'Andra. Sur le réseau ferré national, les nouvelles infrastructures créées s'inscrivent dans une démarche de suppression au maximum, voire d'interdiction de la mise en place de passages à niveau. Nous nous efforçons donc de respecter une telle logique, sans toutefois l'avoir poussé jusqu'aux chemins ruraux et d'exploitation. En effet, au vue du trafic qui reste assez réduit sur ces chemins,

il convient de rester sur des solutions de rétablissements proportionnées aux enjeux de ce type de voirie. Dans tous les cas, nous cherchons à limiter les risques d'accident. Prenons l'exemple d'un véhicule rentrant en collision avec un convoi de colis : chacun peut imaginer l'impact qui en découlerait dans la presse. En somme, si le choix de l'Andra reste plus onéreux et techniquement plus exigeant, il permet aussi de garantir une certaine garantie de sécurité et une pérennisation de la ligne. Pour rappel, l'exploitation est tout de même prévue sur une centaine d'années.

Nous avons présenté deux solutions pour cette raison, que nous avons par ailleurs fait vérifier par des organismes habitués à mener des vérifications de sécurité sur ce type de route. Ces derniers ont plutôt abouti à des conclusions inverses, considérant que la solution de rétablissement en place était préférable au S sur le plan de la sécurité. En première analyse, la perception était pourtant probablement différente. Pour ces raisons, l'Andra conservera la même logique pour toutes les routes départementales, sauf si l'une d'entre elles était déclassée et transformée en chemin. Sur toute route départementale utilisée par des usagers autres que les usagers agricoles, la solution du passage dénivelé sera conservée.

Un intervenant : Avez-vous réalisé des comptages ?

Intervenant Andra : Absolument. Les comptages réalisés seront certainement complétés à mesure que nos études progressent. De nombreuses études sont en effet menées en parallèle. En particulier, l'étude de trafic étudie la future répartition en se basant sur l'existant, évalué grâce aux comptages, et une simulation basée sur les trafics que le projet pourrait générer. Cette étude devrait être finalisée d'ici fin 2018, voire au premier trimestre 2019.

Nous vous proposons de conclure nos travaux à ce stade. Nous prendrons le temps d'analyser le reste des questions avant de vous répondre. Merci pour toute la réflexion que vous avez bien voulu apporter vis-à-vis des différents rétablissements. Nous nous efforcerons d'en tenir compte au maximum dans le cadre des modifications des rétablissements qui seront effectuées. Une restitution sera présentée au regard des opérations, en fonction de leur faisabilité. Par rapport aux modifications de tracé que nous avons évoqué plus tôt dans les débats, force est de constater que certains chemins sont très peu utilisés. Par conséquent, la modification des rayons n'est pas toujours comprise. Or nous devons parvenir à convaincre aussi l'organisme qui accordera l'autorisation d'exploiter l'ITE, lequel pourrait identifier un risque lié à l'absence de modification d'un rayon.

Deux solutions ressortent de manière très claire, ce qui est rassurant pour l'Andra puisque cette situation témoigne d'une certaine cohésion de l'ensemble des participants. Je vous remercie pour votre implication. Il n'est jamais évident de rester concentré durant une journée complète. Merci aussi d'avoir pu vous libérer pour participer à cette journée de concertation.

Frédéric Marchal : Pour votre information, un autre atelier est organisé sur l'assainissement et l'eau de la zone Puits le jeudi 31 mai 2018 à 17 heures. Il reste des places disponibles. Vous pouvez donc vous inscrire dès aujourd'hui si vous êtes intéressés.

Intervenant Andra : Nous conservons vos questionnaires sur table afin de pouvoir établir une synthèse.