Atelier de concertation - Installation terminale embranchée (ITE)

Mardi 29 mai 2018, séance du matin

SYNTHESE DES ECHANGES

Ouverture de la séance

Un intervenant Andra, accueille les participants et les remercies pour leur venue à cette visite de terrain consacrée à l'ITE, dont l'Andra sera maître d'ouvrage. Avant de longer en car l'ancienne ligne de chemin de fer et identifier les différentes contraintes qui existent sur le site, l'Andra présente le projet d'ITE et rappelle le double objectif de la journée :

- informer sur le projet de création de l'ITE ;
- échanger sur les différentes options d'aménagement pour cette installation.

Présentation synthétique des aménagements envisagés

La présentation diffusée en séance peut être consultée au lien suivant :
http://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2018-05/1-Matin%20-%20Informations%20sur%20les%20infrastructures%20de%20transport%20pour%20Cig%C3%A9o.pdf

Retour sur la réunion de lancement du 17 avril

Un intervenant Andra, résume la réunion de lancement de concertation des infrastructures de transport qui s'est déroulée le 17 avril. Il explique que deux natures d'installations de surface sont indispensables : les infrastructures routières et les infrastructures ferroviaires. Elles serviront à la construction puis à l'exploitation de Cigéo pendant une période d'environ 100 ans. Les flux routiers seront prédominants pendant la période de construction, alors que les flux ferroviaires seront plus nombreux en période d'exploitation.

Les infrastructures routières :

- *la Route départementale (RD) 60/960 entre Saudron et Mandres-en-Barrois : cette infrastructure passe sur le futur périmètre de la descenderies et sera dévoyée si le projet aboutit. Le département de Haute-Marne portera ce projet et le soumettra la concertation ;*
- *la liaison intersites privée Andra : cette infrastructure permettra de relier la zone puits à la descenderies. Elle servira au transport du personnel et à la circulation des camions, afin de leur éviter d'emprunter les routes départementales. La concertation a déjà été engagée par l'Andra ;*
- *le renforcement de routes départementales, qui sera porté par les collectivités locales.*

Les infrastructures ferroviaires :

Différents scénarios ont été étudiés avant le débat public de 2013 : voie routière uniquement, voie ferroviaire uniquement et acheminement mixte. Cette dernière option implique une rupture de charge (nécessité de décharger les colis des trains pour les acheminer par camions vers Cigéo). Trois scénarios ont été retenus et présentés au cours du débat :

- *voie ferroviaire située à l'est, puis rupture de charge pour acheminer les colis par camion vers le site ;*
- *voie ferroviaire située à l'ouest, puis rupture de charge pour acheminer les colis par camion vers le site ;*
- *voie ferroviaire sans rupture de charge (acheminement des colis par train jusqu'au site de stockage).*

C'est ce dernier scénario qui a été préféré par le public. Ainsi, la décision de retenir une desserte ferroviaire embranchée à Cigéo a été arrêtée, avec la possibilité de l'utiliser pour transporter les matériaux pendant la construction, afin de répondre aux inquiétudes formulées sur le trafic routier pendant le débat public.

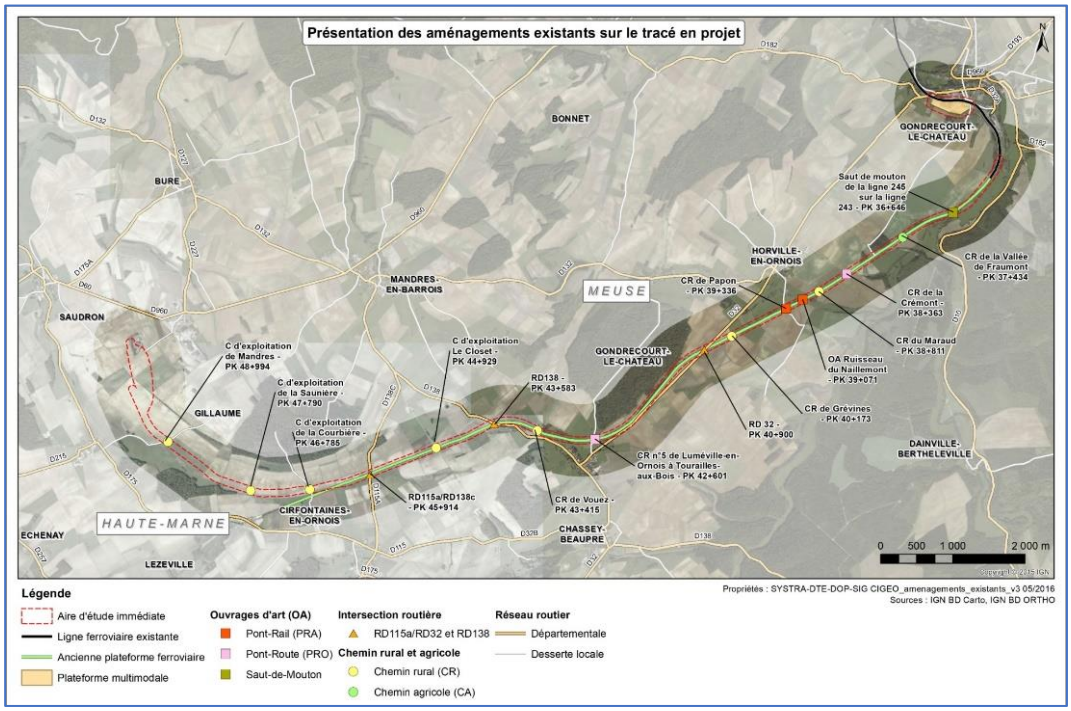
La ligne Nançois-Tronville/Gondrecourt-le-Château mesure 36 kilomètres. Elle est fermée à la circulation depuis 2014 et SNCF Réseau organisera une concertation dans les prochains mois, sur le projet de réhabilitation de cette ligne.

Le tracé entre Gondrecourt-le-Château et la future zone descenderies de Cigéo emprunterait une ancienne voie ferrée sur un tronçon de 10 kilomètres. Les 4 derniers kilomètres s'inscriraient sur un tracé neuf pour rejoindre Cigéo. L'Andra sera le maître d'ouvrage et le propriétaire de cette future voie ferrée.

L'Installation terminale embranchée (ITE)

Un intervenant Andra, présente l'ITE et les démarches engagées pour discuter du tracé et des rétablissements des voies interrompues par l'ouvrage.

Une première concertation avec le territoire en 2015/2016 a été organisée avec les institutions et élus des territoires (maires des communes, élus des deux collectivités de communes et représentants des départements concernés par ce projet). Les échanges ont alimenté la réflexion de l'Andra pour les rétablissements des voies interrompues par l'ITE, à savoir les chemins ruraux, les chemins d'exploitation et les routes départementales. En outre, un diagnostic sur les éléments existants sur le territoire (ouvrages d'art, buses) a été conduit. Enfin, le tracé a été étudié, sachant que l'Andra était contrainte par la réutilisation d'un tronçon existant de 10 kilomètres et la position déjà arrêtée de la zone descenderies.



Ainsi, à ce jour, les études menées demeurent au stade d'avant-projet. Les études plus détaillées ne seront engagées qu'au terme des actions suivantes :

- *intégration des recommandations de l'hydrogéologue agréé mandaté par l'Agence régionale de la santé (ARS) ,*
- *intégration des adaptations de tracé suite aux modifications d'organisation au sein de la zone descenderies de Cigéo ;*
- *prise en compte des avis et observations émis au cours de la concertation.*

L'ITE part de Gondrecourt-le-Château et utilise une ancienne plateforme jusqu'à Cirfontaines-en-Ornois. En tout, 21 intersections seraient traitées. L'ouvrage d'art est privilégié quand il existe déjà ou si la topographie le permet. Pour les routes départementales, au trafic plus conséquent, des ouvrages

dénivelés sont prévus pour éviter de créer des passages à niveau. Sept[1] *passages à niveau seront créés sur les chemins ruraux et les chemins d'exploitation : ils seront uniquement équipés de panneau « stop », sans barrière. Certaines intersections avec des chemins ruraux ne seront pas rétablies et seront rabattues vers d'autres traversées.*

La concertation sur l'ITE porte ainsi essentiellement sur les modalités de rétablissements des voies interrompues. Le tracé est en effet contraint même s'il existe une option sur un point ponctuel du tracé. Trois catégories de rétablissement ont été établies :

- *rétablissements ne modifiant pas ou peu l'état existant ;*
- *rétablissements modifiant singulièrement l'état existant (rabattement de chemin vers des passages à niveau nouvellement créés, ouvrages d'art pour les routes départementales et pour certains chemins ruraux) ;*
- *rétablissements modifiant singulièrement l'état existant et intégrant des variantes de tracé (voie ferrée et routes), au niveau de la RD 32 et de l'ancienne gare de Luméville-en-Ornois (incluant le chemin rural de Vouez et la RD 138).*

Principales remarques et réponses apportées par l'Andra

Un représentant de la Chambre d'agriculture de la Meuse indique que le représentant de la profession agricole sur le territoire pour la construction de la LGV Est était le président de la Chambre et rappelle que la concertation a été assez unique en Meuse par rapport aux autres départements. Il insiste sur l'importance de la concertation avec les agriculteurs, notamment pour expliquer les rétablissements et d'éventuels aménagements fonciers. Cet intervenant souhaite être impliqué dans l'enquête publique et le suivi du chantier, de façon à ce que tous les problèmes soient réglés.

La voie ferrée sera-t-elle clôturée ? Si oui, l'Andra a-t-elle prévu des ouvrages d'art comme des passages à gibiers ?

> **Un intervenant Andra** indique que l'ITE ne sera pas clôturée pour ne pas affecter la faune locale, tout comme la ligne 027 000. La circulation des convois serait assez limitée sur cette voie puisque la ligne 027 000 est elle-même limitée dans son trafic journalier (actuellement deux allers-retours possibles sur la voie).

Un embranchement accessible à des entreprises privées extérieures avant la bifurcation de Cirfontaines-en-Ornois ? Un participant signale que son entreprise pourrait être intéressée par l'ITE.

> **Un intervenant Andra** indique que l'ITE est prévue pour être privative. Dans le cadre de l'élaboration du Contrat de développement de territoire (CDT), il avait été question de cette possibilité mais il n'y avait pas eu de suite. En outre, une telle situation nécessiterait de modifier l'exploitation de la ligne, ce qui impliquerait que l'Andra ne soit plus le seul donneur d'ordre pour le projet ITE.

À l'occasion de sondages menés à l'emplacement de la gare de Luméville-en-Ornois, l'exploitation d'une parcelle a été arrêtée. Quelles seraient les conséquences des travaux de l'ITE sur les parcelles voisines ?

> **Un intervenant Andra** indique que plusieurs alternatives de tracé existent pour le secteur de la gare de Luméville-en-Ornois. Des premiers sondages ont été menés pour étudier un tracé au nord de la gare. Pour la présente concertation, nous avons étudié des tracés alternatifs qui emprunteraient davantage la plateforme existante, voire légèrement plus au sud.
>
> **Un intervenant Andra** confirme que les travaux entraîneraient des nuisances par rapport à l'exploitation des parcelles. Des compensations seraient toutefois mises en place au regard des nuisances générées. Par ailleurs, les travaux entraîneront des modifications d'usage des chemins mais l'Andra garantira aux exploitants la possibilité d'accéder à leurs parcelles.

[1] 7 passages à niveau seraient à créer et non 8 comme indiqué lors de la réunion.

Pourquoi l'Andra n'a-t-elle pas décidé de sécuriser les passages à niveau par des barrières, alors que le risque de collision n'est pas nul ?

> **Un intervenant Andra** répond que des passages à niveau simplifiés, sans barrières, seront installés dans les zones offrant suffisamment de visibilité pour assurer la sécurité des usagers des chemins et de la ligne. Certains chemins seront modifiés pour améliorer la visibilité et les abords seront dégagés. Par ailleurs, l'Andra n'a pas prévu de signalisation automatisée, car ces ouvrages peuvent être dégradés et n'assurent pas une sécurité totale de l'usager. Enfin, la circulation des convois ferroviaires serait limitée à 30 km/h.

Un participant constate que la voie ferrée ne sera pas en service au moment du démarrage des premiers travaux.

> **Un intervenant Andra** indique que le calendrier de Cigéo est un peu décalé dans le temps, en raison de l'enchaînement des procédures. Le calendrier de l'ITE a été mis à jour mais l'objectif est de disposer de la ligne ferroviaire dès le début des travaux les plus conséquents (creusement).

La géométrie de la ligne permettra-t-elle l'accès des convois exceptionnels ?

> **Un intervenant Andra** confirme qu'un certain nombre de transports exceptionnels pourront transiter par l'ITE mais que des gabarits de passage existent sur le tracé ferroviaire qui apporteront une contrainte dimensionnelle pour les convois. A titre d'exemple, les postes de transformation électrique RTE, hors gabarit, transiteront plutôt par voie navigable et voie routière pour être acheminé sur le secteur de Cigéo. Ainsi, les voies navigables constitueront une alternative au tout routier pour certains transports exceptionnels.

Un participant observe que des précautions avaient été prises à Valognes, près de La Hague, pour sécuriser l'embranchement qui permettait d'aller jusqu'à la gare. En cas de malveillance, qu'est-il prévu ?

> **Un intervenant Andra** explique que les convois seront accompagnés et que des repérages seront conduits avant chaque passage de convoi. Par ailleurs, la mise en place de clôtures ne garantit pas l'absence de dégradations sur la voie.
>
> **Un intervenant Andra** ajoute que le cas de Valognes est différent : le débranchement se fait sur le dernier kilomètre alors que pour Cigéo le débranchement se fait sur 14 kilomètres.

L'ITE sera-t-elle enterrée ou à ras de terre ?

> **Un intervenant Andra** répond que la ligne ne sera pas enterrée. Si la topographie le nécessite, elle sera encaissée. A l'inverse, dans la zone d'arrivée sur le site, des remblais pouvant culminer jusqu'à 9 mètres seraient nécessaires.

Conclusion

Un intervenant Andra propose de commencer la visite de terrain et remet un guide aux participants. La visite sera menée au départ de l'Espace technologique : les cars longeront l'ITE autant que possible. Plusieurs points d'arrêt sont prévus au niveau des ouvrages d'art et des rétablissements projetés. La visite s'achèvera à Gondrecourt-le-Château où la plateforme multimodale est implantée dans une ancienne friche industrielle : elle servirait de support à Cigéo et aux travaux de l'ITE.