Concertation post-débat public sur Cigéo

Thème : Transports

Bilan Andra de la concertation sur la liaison intersites (LIS)

mars 2018 à novembre 2018

Sommaire

INTRODUCTION 5

La première phase de concertation post débat public sur la LIS (2016-2017) 5

Les objectifs de la nouvelle phase de concertation post-débat public sur la LIS (2018) 5

Le déroulement de la concertation 6

LA LIAISON INTERSITES 6

Description 6

Les options soumises à la concertation 7

LES AVIS ET SUGGESTIONS DES PARTICIPANTS 8

LES EVOLUTIONS DE CIGEO FAISANT SUITE A LA CONCERTATION 10

Conclusion : 10

ANNEXES 11

INTRODUCTION

La concertation post-débat public sur le projet Cigéo intervient alors que de nombreuses décisions restent à prendre en vue de la Déclaration d'utilité publique (DUP) puis de la Demande d'autorisation de création (DAC), notamment quant à l'insertion territoriale et environnementale du projet. La concertation sur la liaison intersites (LIS) s'inscrit ainsi dans le cadre de la feuille de route de la concertation post-débat public.

Le présent document vient retracer cette démarche participative. Il récapitule les observations des participants, liste les réponses données au cours de la concertation et précise les suites données par l'Andra dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) qui doit être déposé à l'horizon fin 2019.

La première phase de concertation post débat public sur la LIS (2016-2017)

Au cours de la première phase de concertation post-débat public sur la liaison intersites en 2016-2017, les participants avaient opté pour une bande transporteuse semi-enterrée, associée à une route pour les poids lourds entre la zone puits et la zone descenderie. De plus, le territoire s'était prononcé sur le principe d'accoler à cet ensemble, la voie publique d'accès à la zone puits depuis la RD 960.

Plusieurs autres options étaient ouvertes :

» Une piste routière seule pour engins lourds dédiée à des poids lourds et tombereaux ;

» Une bande transporteuse aérienne par câble, associée à une route pour les poids lourds ;

» Un accès public de la zone puits par le chemin communal dit de la « *voie romaine* ».

Par ailleurs, plusieurs enjeux environnementaux avaient été identifiés par les participants : garantir une bonne insertion paysagère, limiter l'impact foncier et le fractionnement des parcelles agricoles, limiter les nuisances sonores et la production de poussières.

Suite à la définition de la solution technique, l'Andra a réalisé en 2017-2018 des études sur le tracé de la liaison intersites.

Les objectifs de la nouvelle phase de concertation post-débat public sur la LIS (2018)

Une fois le projet de tracé de la LIS défini, une nouvelle phase de concertation post-débat public a été conduite en 2018. Celle-ci avait pour objectifs d'identifier tous les aménagements requis pour rétablir la continuité de voies interrompues par la création de la liaison et d'échanger avec le territoire, les agriculteurs, le conseil départemental de la Meuse, sur les options de rétablissements possibles (les rétablissements de chemins et de routes départementales, les rabattements de chemins agricoles et la typologie des ouvrages d'arts dénivelés ou carrefours plan).

La concertation sur les rétablissements implique d'échanger :

» l'impact foncier notamment lié à la création d'ouvrages d'art ;
» les incidences sur les activités agricoles (circulation des engins) ;
» la sécurité pour les usagers de la LIS et des voies interrompues ;
» l'impact sur l'environnement naturel et humain (bruit).

Le déroulement de la concertation

Le processus de concertation de la LIS s'est déroulé en plusieurs temps. Une réunion de lancement de la thématique transports s'est tenue le 17 avril 2018, avant que ne soit organisé le 13 juin 2018 un atelier spécifique sur la LIS au cours duquel les participants ont été invités à étudier et à commenter les propositions de l'Andra, ou à en formuler d'autres. Enfin, l'Andra a organisé le 22 novembre 2018 une visite sur le terrain afin de permettre aux participants de mieux appréhender les incidences de la LIS.

Une trentaine de personnes a participé à la concertation sur la LIS, toutes réunions confondues. L'assistance était principalement composée d'élus locaux et d'exploitants agricoles, et du directeur des routes du département de la Meuse.

Les garants de la concertation post-débat, nommés par la Commission nationale du débat public, ont également participé à ces séances afin de s'assurer de la bonne information et de la participation du public lors de ce processus de concertation.

LA LIAISON INTERSITES

Description

Cigéo comprendra notamment 2 zones de surface :

» une zone de réception et de contrôle des colis appelée zone descenderie ;

» une zone de soutien aux activités souterraines située à l'aplomb du stockage souterrain appelée zone puits.

Une infrastructure de liaison est nécessaire pour assurer des échanges entre les deux zones et plus particulièrement :

» l'acheminement des matériaux extraits du creusement depuis la zone descenderie jusqu'à la zone puits pour leur stockage ;

» l'acheminement des matériaux de construction acheminés par le fer, depuis le terminal fret situé en zone descenderie jusqu'à la zone puits .

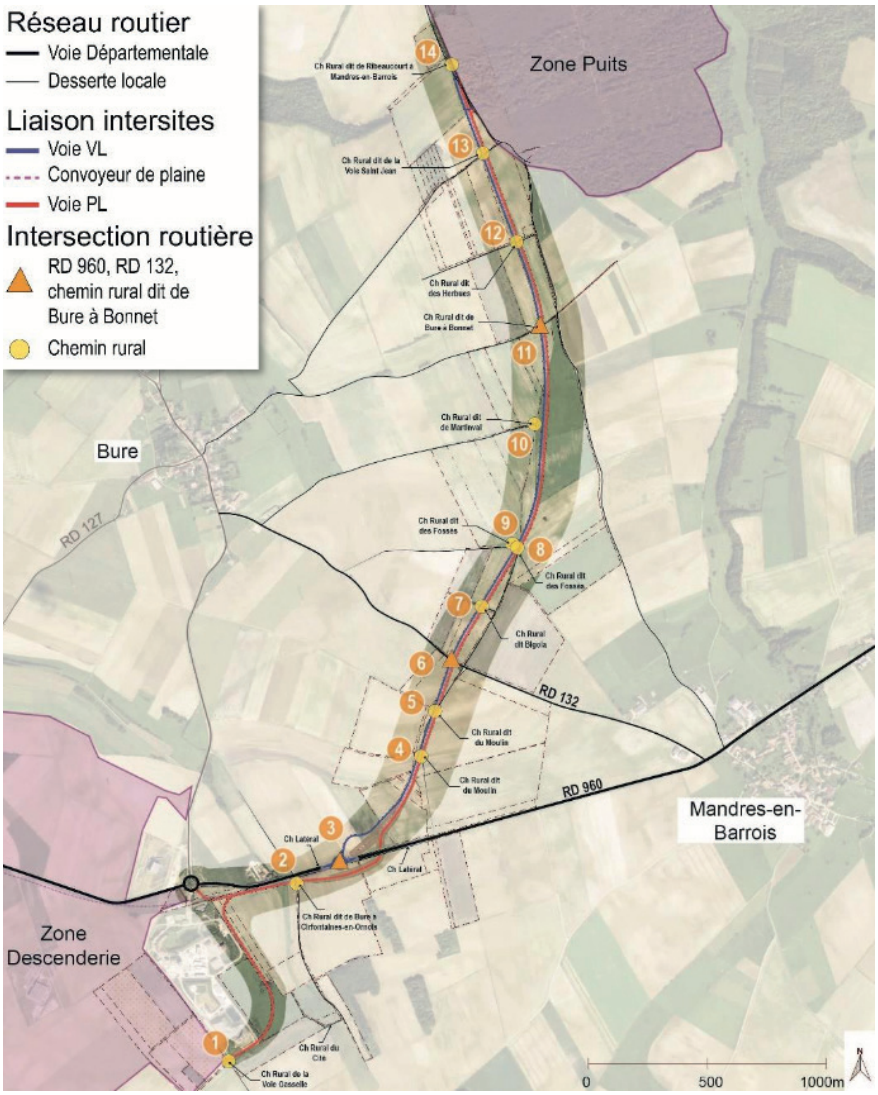
Par ailleurs, une desserte publique est nécessaire entre la zone puits et la RD 960 pour les salariés et les fournisseurs. En effet, l'accès actuel aux emprises ne se fait aujourd'hui que par des chemins.

Par conséquent, la liaison intersites sera constituée :

» entre la zone puits et la zone descenderie : d'une piste routière permettant la circulation des véhicules lourds et d'une bande transporteuse semi enterrée accolée à la piste routière. Cet ensemble sera à usage privatif pour les besoins de Cigéo ;

» entre la zone puits et la RD 960 : une voie publique dédiée aux véhicules légers donnant accès à la zone puits. Cette voie sera réalisée sous la maitrise d'ouvrage de l'Andra et aura vocation ensuite à être cédée au département 55, gestionnaire du réseau routier départemental.

La liaison intersites sera située sur les communes de Bure et de Mandres-en-Barrois. Sa longueur s'élèvera à environ 5 kilomètres. La largeur totale, hors talutage, s'élèvera à environ une vingtaine de mètres en section courante.



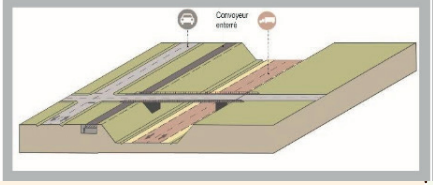
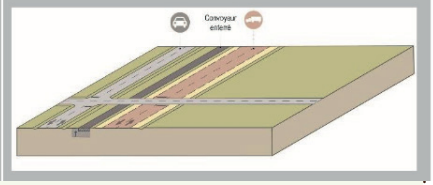
Les options soumises à la concertation

Deux options sont ouvertes :

» pour le repère 6 (RD 132), entre une solution de base avec un ouvrage d'art et une variante avec un carrefour à niveau ;

» pour le repère 11 (Chemin rural dit de Bure à Bonnet), entre une solution de base avec un ouvrage d'art et une variante avec un carrefour à niveau.

Pour les deux options relatives à ces deux rétablissements, une analyse comparative est mise à disposition des participants pour l'exercice de travail en groupe.

	Solution de base Ouvrage d'art : voie PL en déblai		Variante Carrefour à niveau	
				
Impact sur le paysage	Impact plus marqué vis-à-vis du paysage en place avec risque de perception plus forte		Impact moins marqué vis-à-vis du paysage en place	
Impact sur les usages agricoles	Emprise agricole impactée plus importante avec des délaissés		Emprise agricole moins impactée avec des délaissés moindres	
Impact sur le milieu naturel	Perturbations localisées pour la petite et la grande faune générées par les délais		Perturbation plus limitée pour la grande faune	
Impact sonore	Atténuation des bruits générés par la circulation issus de la voie privative		Absence d'atténuation des bruits générés + arrêt/démarrage PL générateurs de nuisances sonores	
Réseaux privatifs Cigéo	Absence d'impact, les réseaux étant en site propre		Passage ponctuel sous domaine public	
Circulation sur la voie privative	Fluide en mode normal	Perturbée en mode dégradé	Moins fluide en mode nominal	Moins perturbée en mode dégradé
Sécurité sur la voie privative	Non impactée du fait de l'absence d'accès direct à la piste		Accès possible pour d'autres usagers impactant la sécurité sur la piste	
Sécurité routière au croisement	Aucun croisement de flux entre les voies publiques et la voie PL		Croisement de flux entre les voies publiques et la voie PL	
Gestion des priorités au carrefour	Absence de gestion des priorités		Gestion des priorités à mettre en place par signalisation (STOP, feu, etc...)	
Coût de l'infrastructure	Coût supérieur lié à la réalisation de l'ouvrage et aux mouvements de terre		Coût limité (absence de mouvement de terre)	
Impact en phase de travaux	Déviation provisoire avec impact limité du fait du maillage existant des chemins		Impact plus limité	

Pour le repère 3 (franchissement de la LIS avec la RD 960), un ouvrage d'art a été directement proposé sans option, compte tenu qu'il n'existait aucune autre alternative sécurisante, eu égard aux trafics attendus sur la LIS et sur la RD 960, ce que l'ensemble de l'assemblée a acté à l'unanimité.

LES AVIS ET SUGGESTIONS DES PARTICIPANTS

Au cours de l'atelier du 13 juin 2018, les participants ont opté pour des ouvrages dénivelés au niveau de la RD132 et au niveau du chemin rural dit de Bure à Bonnet, notamment pour des aspects de sécurité routière et d'insertion paysagère[1]. Un participant explique ainsi que *« la création d'un ouvrage d'art semble plus sécurisant qu'un carrefour »*[2].

La création d'une piste cyclable le long de la desserte routière n'est pas jugée indispensable : « *cela ne pose pas de problème si cette dernière n'augmente pas l'emprise foncière* »[3].

Par ailleurs, les participants rappellent leur vigilance quant à l'accès à leurs parcelles et au maintien des bonnes conditions de circulation avec les engins agricoles (notamment au droit des repères 3, 4 et 5 ou un fort remblai est prévu)[4].

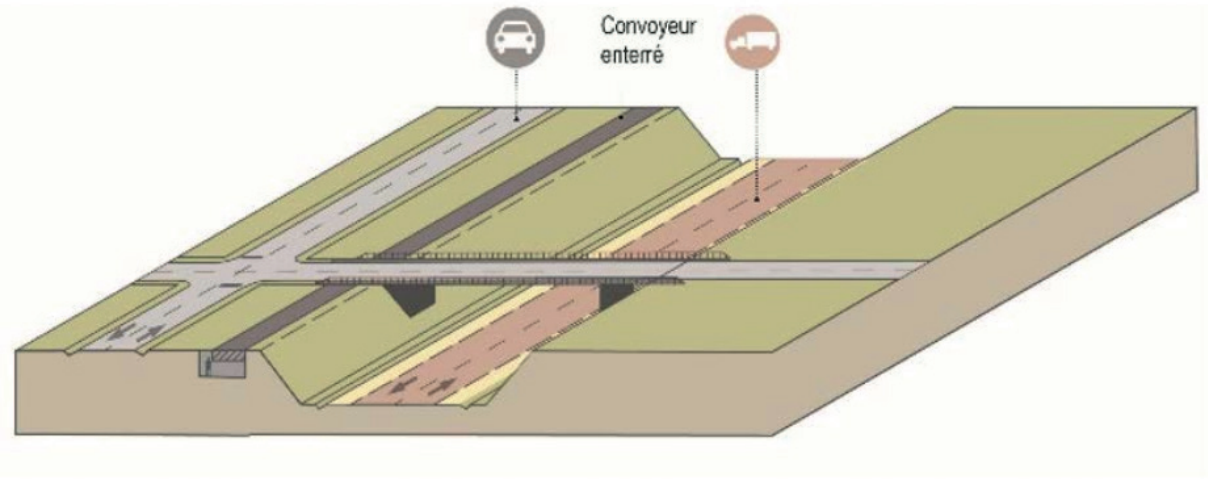
Une remarque est faite par le directeur des routes du conseil départemental de la Meuse concernant les conditions d'exploitation de la voie VL (véhicule léger) accolée à la LIS, la RD 132 et les reports de trafic inhérents. Le trafic sur la RD 132 pourrait en effet augmenter alors que cette voie n'est pas dimensionnée et sécurisée pour. Par ailleurs, l'augmentation de trafic pourrait générer des nuisances pour la commune de Mandres-en-Barrois, engendrant un effet contraire à celui escompté par le territoire.

Les participants demandent une visite de terrain pour visualiser plus précisément les contraintes du terrain et l'emprise de la future liaison intersites[5]. Cette visite est organisée le 22 novembre 2018.

À cette occasion et en réponse aux questionnements du conseil départemental 55 du 13 juin 2018, une variante n°2 pour le repère n°6 (RD 132) est présentée.

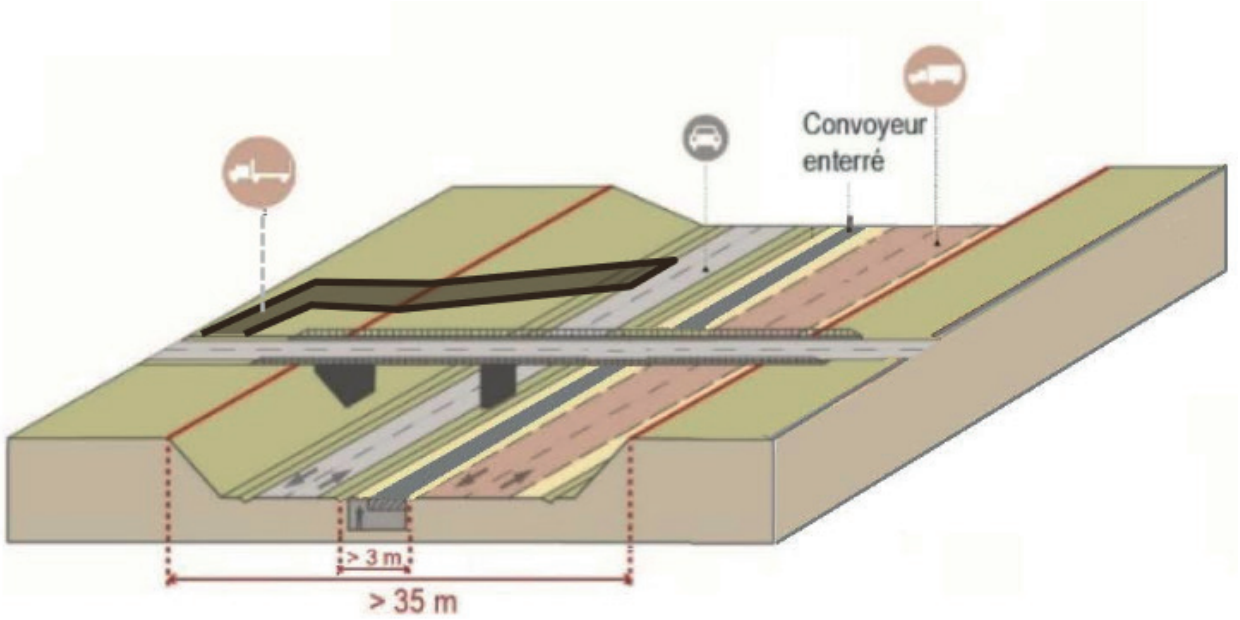
Cette variante de rétablissement ne permet plus l'échange de trafic VL entre la RD 132 et la voie VL accolée à la liaison intersites. Il subsiste juste entre ces deux routes, une liaison agricole, ce qui répond à la problématique posée. Les participants optent pour cette solution de rétablissement.

Solution de base pour le repère n°6 :



1 Compte-rendu de l'atelier liaison intersites du 13/06/2018, Andra, p.
2 Compte rendu intégral de l'atelier liaison intersites du 13/06 /2018, p. 4-5
3 Compte rendu intégral de l'atelier liaison intersites du 13/06 /2018, p. 4
4 Compte rendu intégral de l'atelier liaison intersites du 13/06 /2018, p. 4
5 Compte rendu intégral de l'atelier liaison intersites du 13/06 /2018, p. 5

Variante n°2 pour le repère n°6 :



LES EVOLUTIONS DE CIGEO FAISANT SUITE A LA CONCERTATION

Les rétablissements par des ouvrages dénivelés pour les routes départementales 132, 960 et le chemin de Bure à Bonnet sont retenus, notamment pour des aspects de sécurité routière et d'insertion paysagère.

La création d'une piste cyclable n'est pas retenue à ce stade par l'Andra dans le dossier d'enquête préalable à la DUP. Toutefois, l'Andra choisit d'intégrer une bande d'un mètre de part et d'autre de la chaussée voie publique véhicules légers qui pourrait être dédiée à la circulation des vélos.

Conclusion :

La concertation post-débat public sur la liaison intersites a permis de définir précisément les rétablissements et de discuter de l'insertion paysagère.

La concertation a donc permis de définir une solution de référence pour la LIS, comprenant :

- **3 ouvrages d'art pour les rétablissements de la RD 960, RD 132 et chemin rural dit de Bure à Bonnet ;**
- **pour les autres rétablissements, des rabattements vers la voie publique véhicule légers ;**
- **le dossier d'enquête préalable à la DUP reposera sur cette solution de référence.**

Considérant ces éléments, l'Andra estime que la concertation post-débat public sur ce sujet est terminée.

ANNEXES

Compte rendu intégral de la réunion de lancement du thème transports du 17/04/2018 :

https://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2018-06/CR%20-%20r%C3%A9union%20lancement%20concertation%20infrastructres%20de%20transport.pdf

Compte rendu intégral de l'atelier liaison intersites du 13/06 /2018 :

https://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2019-06/Compte%20Rendu%20concertation%2013%20juin%20suite%20liaison%20intersites.pdf

Compte rendu intégral de la visite et de l'atelier liaison intersites du 22/11 /2018 :

https://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2019-06/Compte%20Rendu%20concertation%2022%20novembre%20suite%20liaison%20intersites.pdf

AGENCE NATIONALE POUR LA GESTION
DES DÉCHETS RADIOACTIFS

1-7, rue Jean-Monnet
92298 Châtenay-Malabry cedex
Tél. : 01 46 11 80 00

www.andra.fr

© Andra • DICOD/19-0110 • Création graphique : Agence Les Récréateurs • Crédits photos : Andra • Impression certifiée Imprim'Vert avec des encres végétales sur un papier partiellement recyclé, certifié FSC —
Gratuit, ne peut être vendu