

# Concertation post-débat public sur Cigéo

Thème : Transports

*Bilan Andra de la concertation sur  
l'installation terminale embranchée*

mars 2018 à juin 2018



# Sommaire

INTRODUCTION .....	3
Les précédentes étapes de concertation sur l'ITE.....	3
Les objectifs de la concertation post-débat public sur l'ITE.....	3
Le déroulement de la concertation .....	3
L'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE.....	4
Description .....	4
Les différents types de rétablissements.....	5
LES AVIS ET SUGGESTIONS DES PARTICIPANTS.....	8
Des inquiétudes plus nombreuses sur la partie nouvelle de l'ITE.....	10
Des appels à la mutualisation de la ligne.....	11
LES EVOLUTIONS DE CIGEO FAISANT SUITE A LA CONCERTATION .....	12
Les caractéristiques confirmées de l'ITE .....	12
Les modifications apportées à l'ITE .....	12
Les observations non retenues.....	13
Les études à conduire sur l'ITE.....	13
Conclusion .....	13
ANNEXES .....	14

## 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 l'Installation terminale embranchée (ITE) 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.

### Les précédentes étapes de concertation sur l'ITE

Le choix d'un acheminement sans rupture de charge des déchets nucléaires par la voie ferroviaire est un produit de sortie du débat public de 2013 sur le projet Cigéo.

Le tracé de l'ITE a ensuite été défini au cours d'une première étape de concertation complémentaire de 2015 à 2016. Entre mai et juin 2015, une première série de réunions avec les élus locaux et services techniques a été conduite afin de présenter le principe du projet et de recueillir les souhaits et contraintes du territoire, de manière à les intégrer aux études en cours. Une seconde série de réunions (toujours avec les élus locaux et services techniques), de la fin 2015 au début de l'année 2016 a permis de présenter l'avancement des études et d'intégrer de nouvelles demandes pour la finalisation de l'avant-projet détaillé et d'arrêter le tracé.

### Les objectifs de la concertation post-débat public sur l'ITE

Les objectifs de la concertation post-débat public sur l'ITE étaient d'identifier tous les rétablissements nécessaires (aménagement requis pour rétablir la continuité de voies interrompues par la création de la voie ferrée) et les variantes possibles, et de recueillir les avis, les suggestions et propositions des participants sur ceux-ci.

Les rétablissements liés à la réalisation de l'ITE auront des incidences sur :

- » le foncier, principalement pour les agriculteurs ;
- » la circulation, aussi bien pour l'accès aux parcelles des agriculteurs que pour les trajets des autres usagers du territoire (le tracé de l'ITE recoupant plusieurs routes départementales).

### Le déroulement de la concertation

Le processus de concertation du thème transports-ITE s'est déroulé en deux temps.

Une réunion de lancement du thème transports s'est tenue le 17 avril 2018. Les échanges ont porté sur les trafics générés pendant la construction et l'exploitation et sur la possibilité d'optimiser l'utilisation des infrastructures comme la ligne SNCF 027000 qui doit être remise en service entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château. Ensuite, un focus sur le transport des déchets radioactifs en France a été présenté. Des premières questions ont été posées sur l'ITE.

Une séquence de concertation, conduite par SNCF Réseau, sera dédiée à la mise à niveau de la ligne ferroviaire 027000 du réseau ferré national. Elle se tiendra au second semestre 2020.

Puis, le 29 mai 2018, l'Andra a organisé une visite de terrain doublée d'un atelier. Afin d'éclairer le public sur les différents enjeux de ces rétablissements routiers et préparer le travail en groupe de l'après-midi, une présentation générale des caractéristiques de l'ITE puis un parcours en bus longeant le tracé de l'ITE et pré-visualisant les points d'intersections, ont été organisés en matinée. Le temps d'échanges de l'après-midi, sous forme de tables rondes, invitait les participants à s'exprimer plus particulièrement sur les options de rétablissement de voies de circulation (voies ferrées et routes) proposées par l'Andra. Pour les modifications les plus importantes, des analyses multicritères étaient mises à disposition des participants.

Près de 130 personnes ont participé à la concertation sur le thème transports-ITE, toutes réunions confondues. Parmi les présents, des élus, des techniciens, des représentants d'administration mais aussi des riverains, des agriculteurs et des professionnels.

## L'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE

### Description

L'Installation terminale embranchée (ITE) du centre de stockage Cigéo est une infrastructure ferroviaire à créer, destinée à raccorder la ligne 027 000 du Réseau ferré national (RFN) à la zone descendière du centre de stockage Cigéo. L'ITE sera une infrastructure privée, appartenant à l'Andra, dédiée au centre de stockage Cigéo.

Les objectifs de cette infrastructure sont :

- » l'acheminement des matériaux de construction pour alimenter les chantiers durant les différentes phases travaux de déploiement de Cigéo ;
- » l'acheminement des colis de déchets radioactifs depuis les sites des producteurs. Il est prévu 5 convois nucléaires de déchets par an au démarrage de l'exploitation et jusqu'à 60 convois maximum par an par la suite.

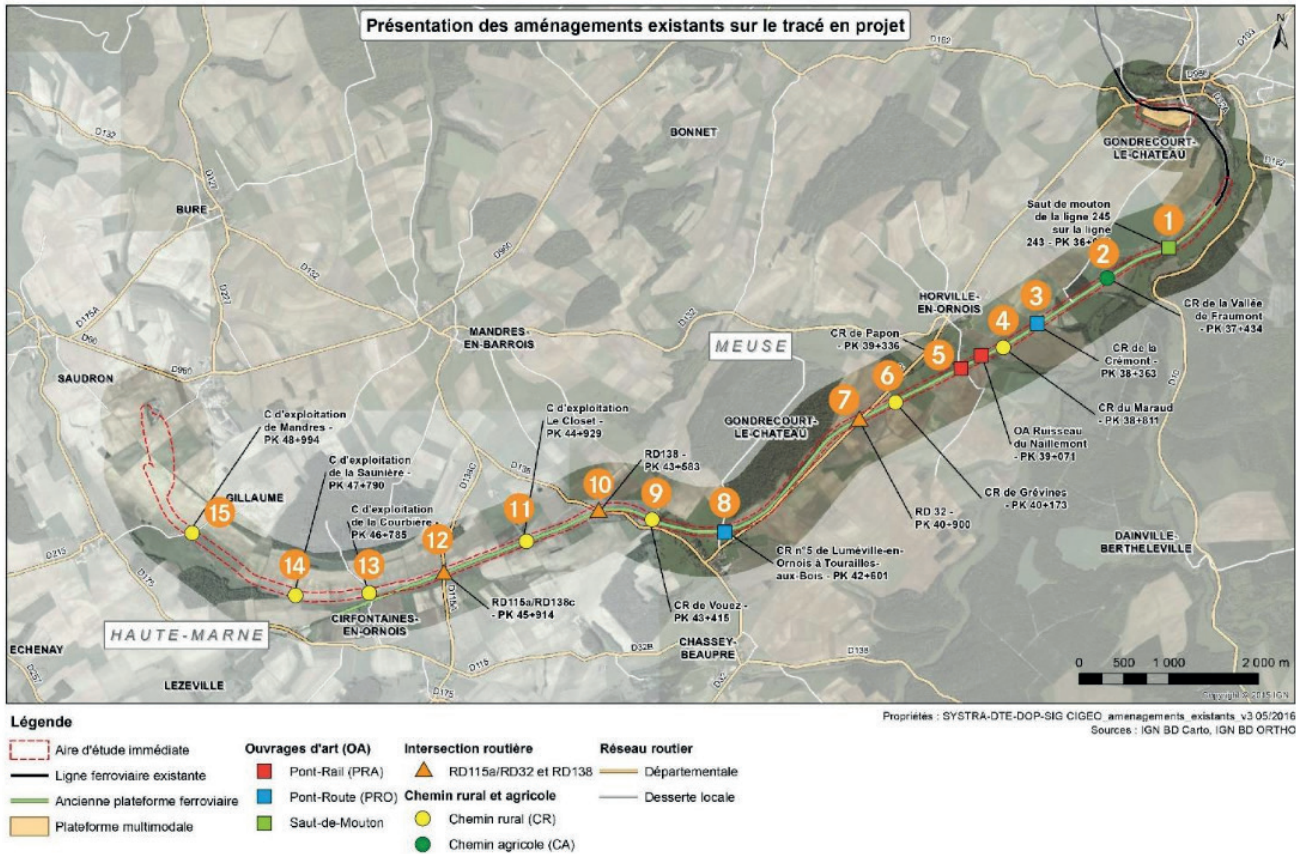
L'ITE traversera les communes de Gondrecourt-le-Château, Horville-en-Ornois, Luméville-en-Ornois (commune associée de Gondrecourt-le-Château), Cirfontaines-en-Ornois, Gillaumé et Saudron.

La longueur totale de l'infrastructure s'élèvera à environ 14 km :

- » 10 km s'inscrivant sur la plate-forme d'une ancienne ligne ferroviaire de Gondrecourt-le-Château à Cirfontaines-en-Ornois. Cette dernière est déclassée depuis plusieurs décennies et ne comporte plus d'équipements ferroviaires, tels que les rails, les traverses et le ballast. Seuls les ouvrages d'art et les maisons de garde-barrière subsistent ;
- » 4 km de section nouvelle, de Cirfontaines-en-Ornois à Saudron.

L'infrastructure sera constituée d'une voie unique avec un chemin latéral en support. Sa largeur totale, hors talutage, s'élèvera à environ 9 mètres.

## Les différents types de rétablissements



### Les modifications simples

Il s'agit de modifications n'affectant pas les voies recoupées par l'ITE.

**Repère 1 réhabilitation du saut de mouton** : les travaux consisteraient en une consolidation de l'ouvrage d'art existant, permettant à la future ITE de traverser l'ancienne ligne reliant Gondrecourt-le-Château à Neufchâteau.

**Repère 2 sécurisation du passage à niveau** : l'objectif serait de modifier le passage à niveau de manière à ce qu'il soit le plus perpendiculaire possible à la voie ferrée et garantir une bonne visibilité pour une traversée sécurisée de l'ITE.

**Repère 4 rétablissement du passage à niveau au droit du chemin rural de Maraud** : les rayons du chemin rural seraient retravaillés, pour garantir une traversée sécurisée de l'ITE.

**Repère 5 reconstruction d'un ouvrage d'art à Horville-en-Ornois sur le chemin rural de Papon** : cet ouvrage d'art permettrait le passage de l'ITE par-dessus du chemin rural de Papon.

**Repère 6 rétablissement du passage à niveau au droit du chemin rural des Grévinés** : les rayons du chemin rural seraient retravaillés, pour garantir une traversée sécurisée de l'ITE.

**Repère 11 rétablissement du passage à niveau au droit du chemin rural du Closet** : ce rétablissement ne nécessiterait pas de modification de son tracé.

### Les modifications importantes

Il s'agit de modifications affectant sensiblement les voies recoupées par l'ITE.

**Repère 3 rabatement du chemin rural de Fromont-Tillancourt vers le chemin rural de Crémont** : une conservation de l'ouvrage d'art en l'état n'est pas envisageable, ses éléments structurants étant fortement dégradés. L'ouvrage nécessite d'être démolit, l'accès des usagers aux parcelles desservies par le chemin rural de Fromont-Tillancourt serait assuré par l'ouvrage d'art du chemin rural de Crémont. Ce dernier serait consolidé et élargi. Depuis cet ouvrage, un chemin serait créé parallèlement à l'ITE jusqu'aux parcelles concernées.

**Repère 8 suppression d'une traversée et rabatement vers Luméville-en-Ornois** : compte-tenu de l'impossibilité technique de rétablir le passage à niveau du chemin rural n°9 connecté à la RD 32, cette traversée devrait être supprimée. Les usagers pourraient traverser l'ITE au moyen de l'ouvrage d'art réhabilité et situé à l'entrée de Luméville-en-Ornois (chemin rural n°5), lequel donne accès au chemin rural n°9.

**Repère 12 création d'un ouvrage d'art au droit de la RD 138 / RD 115 reliant Cirfontaines-en-Ornois à Mandres-en-Barrois** : cet ouvrage d'art permettrait aux véhicules de passer au-dessus de l'ITE.

**Repères 13 et 14 création d'une voie latérale au nord et rétablissement de la continuité de la voie latérale au sud de l'ITE** : pour permettre un maintien de l'accès aux chemins et aux parcelles agricoles, il est prévu de créer une voie latérale au nord de l'ITE et d'assurer la continuité du tracé du chemin situé au sud de la voie ferrée. Deux passages à niveau sécurisés seraient créés.

**Repère 15 suppression de la traversée du GR 703 et rabatement du flux vers une traversée sécurisée** : compte tenu des aménagements envisagés, le GR 703 devrait être dévié vers le chemin d'exploitation de Mandres en Barrois. Dans le secteur concerné, un remblai important est nécessaire pour la création de l'ITE, impliquant la construction d'un ouvrage d'art pour le rétablissement de ce chemin. Le remblai mis en place modifierait l'écoulement des eaux de ruissellement dans les parcelles situées au sud de l'ITE.

### Les modifications importantes intégrant des variantes de tracé

Il s'agit de modifications affectant les voies recoupées par l'ITE et requérant des aménagements importants.

Pour ces rétablissements, deux à trois variantes ont été soumises à la concertation. Des analyses multicritères ont été mises à disposition des participants pour l'exercice de travail en groupe.

**Repère 7 traversée de l'ITE par la RD32** : le tracé de l'ITE doit en ce point prendre en compte la ligne électrique aérienne de 20 000 volts à proximité de l'intersection entre la route départementale et la plate-forme de l'ancienne voie ferrée. Deux solutions ont été proposées :

- » solution n°1 : un ouvrage d'art « *en biais* », s'inscrivant dans le tracé actuel de la RD 32, avec enterrement partiel de la ligne électrique ;
- » solution n°2 : un rétablissement « *en S* » avec un ouvrage d'art perpendiculaire à l'ITE, modifiant le tracé de la RD 32, et impactant plus fortement le foncier.



Description	Solution n°1	Solution n°2
Impact sur activité agricole	Limité (2,5 ha)	Important (5,6 ha)
Impact sur périmètre de protection captage eau	Tracé de la route en dehors du périmètre de protection projeté	Tracé de la route situé dans périmètre de protection projeté
Impact sur gestion des eaux	Limité - 1 buse et 1 bassin de diffusion	Fort - 3 buses, 2,1 km de fossés et 2 bassins de diffusion
Impact en phase travaux	Modéré - déviation sur la durée totale des travaux	Faible - déviation sur une durée limitée des travaux
Coût ouvrage	Ouvrage d'Art (OA) plus onéreux et surcoût pour modification ligne électrique haute tension (HT)	OA moins onéreux et absence de modification de réseau
Insertion paysagère	OA plus massif avec forts remblais mais s'inscrivant dans tracé actuel	OA classique avec forts remblais mais avec tracé routier plus long
Usage des chemins	Allongement des trajets pour un nombre limité de CE	Allongement des trajets pour plusieurs CE
Réseaux existants	Fort - modification ligne HT nécessaire	Nul - pas de modification de réseaux existants

**Repères 9 et 10 traversée ou contournement de la gare de Luméville-en-Ornois** : trois solutions ont été proposées :

- » solution n° 1 : contourner l'emprise de l'ancienne gare de Luméville-en-Ornois par le nord, avec modification du tracé de la RD 138, la création d'un ouvrage d'art pour le rétablissement de la RD 138 et la création d'un passage à niveau pour le rétablissement du chemin rural de Vouez, ayant un impact sur une zone humide dans le secteur et de possibles problèmes pour l'acquisition du foncier ;
- » solution n°2 : s'inscrire sur la plate-forme existante traversant l'emprise de l'ancienne gare de Luméville-en-Ornois (avec possibles problèmes d'acquisition mais sans effet sur la zone humide) avec un rétablissement de la RD 138 plus court et fluide par rapport à la solution n° 1 ;
- » solution n°3 : opter pour un passage de l'ITE au sud de l'ancienne gare, avec des terrassements plus importants et la création de deux ouvrages d'art au lieu d'un pour les deux premières solutions.

Description		Solution n°1	Solution n°2	Solution n°3
Impact sur foncier	Activité agricole	Important (env. 5ha)	Limité (env. 3 ha)	Très important (env. 7ha)
	Autres usages	Nul	Très important (4 ha)	Nul
Impact sur la faune et la flore		Zone humide et ZNIEFF impactées	ZNIEFF impactée	ZNIEFF impactée
Impact sur la gestion des eaux		Modéré - réutilisation des ouvrages existants avec 2 buses et 1 bassin en complément	Limité - réutilisation des ouvrages existants avec une buse reconstruite	Fort - réutilisation des ouvrages existants avec 2 buses et 3 bassins en complément
Impact en phase travaux		Interfaces avec RD138 limitées mais impact sur propriétaire gare	Interfaces avec RD138 limitées	Interfaces avec RD138 et CR fortes et impact sur propriétaire gare
Coût ouvrage		Plateforme à créer pour le tracé ferré en sus de la solution 2	Réutilisation de la plateforme existante pour le tracé ferré	Plateforme à créer pour le tracé ferré et OA à créer pour CR de Vouez en sus
Insertion paysagère		Impact modéré avec nouveaux tracés routier et ferré	Impact faible avec nouveau tracé routier et tracé ferré non modifié	Impact modéré avec nouveaux tracés routier et ferré
Usage des chemins		Allongement du trajet d'un unique CE	Allongement du trajet d'un unique CE	Allongement des trajets pour plusieurs CE



## LES AVIS ET SUGGESTIONS DES PARTICIPANTS

### Des préférences claires pour le rétablissement de la RD 32 et pour la traversée de la gare de Luméville-en-Ornois

Les échanges au cours de la journée du 29 mai 2018 ont principalement porté sur l'intersection de l'ITE avec la RD 32 [repère 7] et sur la traversée de la gare de Luméville-en-Ornois [repères 9 et 10], soit les deux rétablissements les plus lourds.

Pour le repère 7, les participants font part de leur préférence pour la solution du rétablissement de la RD 32 sans modification de tracé et avec enfouissement de la ligne électrique. De cette solution, les participants retiennent notamment « *sa consommation d'emprise plus réduite et de sa meilleure intégration paysagère, notamment grâce à l'enfouissement partiel de la ligne haute tension* »<sup>1</sup>. Certains alertent toutefois sur « *la visibilité sur obstacle puisqu'il n'existera aucune cassure de vitesse avec les virages* »<sup>2</sup>. L'enfouissement de la ligne électrique est demandé, « *quelle que soit la solution retenue* »<sup>3</sup>. Une troisième option a aussi été proposée : « *instaurer un passage à niveau renforcé tout en conservant le tracé existant* »<sup>4</sup>.

Pour les repères 9 et 10, la reprise du tracé historique de l'ancienne ligne ferroviaire par la gare de Luméville-en-Ornois est privilégiée par les participants. Un participant résume ainsi la solution n°2 : « *elle respecte l'hydrologie, la faune et la flore, elle est économiquement pertinente, elle reprend le tracé historique et possède un faible impact agricole avec un faible volume de remblais* »<sup>5</sup>.

### Des propositions de l'Andra validées mais des interrogations globales

Pour les autres rétablissements, les participants ont partagé les propositions de l'Andra.

Il est toutefois proposé de revoir le dimensionnement de certains ouvrages d'art pour permettre le passage des convois agricoles. Un participant estime par exemple qu'au niveau du repère 3, « *Le chemin créé devrait accepter les grumiers* »<sup>6</sup>. Des garanties de dimensionnement sont aussi demandées au niveau du repère 5. Pour les participants, au niveau du repère 8, « *La largeur de l'ouvrage devrait être portée à un peu plus de 5 mètres [...] pour faciliter l'exploitation des parcelles* » : ainsi, « *La forêt serait desservie depuis Luméville-en-Ornois* »<sup>7</sup>.

**Les éléments de réponse apportés par l'Andra** : Le dimensionnement des futurs ouvrages d'art se base sur celui des ouvrages existants. Les rétablissements seront a priori effectués à l'identique et en accord avec le territoire. Une discussion avec les différents propriétaires sera engagée lors de l'établissement des conventions évoquées ci-après.

La réglementation sur le tonnage autorisé sur le pont en question relève d'arrêtés municipaux.

1 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 11

2 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 13

3 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 13

4 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 15

5 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 11

6 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 11

7 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 14

En complément, le sujet de la gestion des ouvrages d'art est soulevé à plusieurs reprises. Un participant s'interroge ainsi sur l'entretien des ouvrages d'art et sur « *Qui en sera le propriétaire ? Qui en sera le gestionnaire ?* »<sup>8</sup>. Une autre demande « *Comment l'entretien et le désherbage de la ligne seront-ils assurés ?* »<sup>9</sup>.

**Les éléments de réponse apportés par l'Andra :** Il est prévu de passer des conventions avec les propriétaires et gestionnaires des routes et chemins impactés par l'ITE avec pour objectif de ne pas augmenter les charges d'exploitation pesant sur les infrastructures existantes. Les charges complémentaires seront sous la responsabilité de l'Andra. Pour l'exploitation de l'ITE, l'Andra définira avec l'exploitant ferroviaire qu'elle désignera les modalités d'exploitation et de maintenance de l'infrastructure, comprenant l'entretien aux abords des ouvrages.

Les participants s'interrogent aussi sur l'ampleur des aménagements pour certains rétablissements peu utilisés : « *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* »<sup>10</sup>. D'autres s'interrogent sur les modalités d'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* »<sup>11</sup>. Plusieurs participants appellent à ce que les talus « *soient correctement replantés, arborés et végétalisés [...] pour limiter la visibilité de la ligne depuis le village* »<sup>12</sup>.

**Les éléments de réponse apportés par l'Andra :** Les rectifications de tracé contribuent à l'amélioration de la sécurité. D'une manière globale, les surfaces non nécessaires aux aménagements et aux rétablissements seront rétrocédées. Les propriétaires (communes ou associations foncières) des chemins ruraux non-réutilisés suite à la création des nouveaux ouvrages pourront les démanteler et les faire exploiter.

Concernant les impacts visuels et l'intégration des aménagements de Cigéo, l'Andra organisera des concertations sur ces thématiques courant 2020-2021.

Certains habitants du territoire demandent également à l'Andra de garantir la bonne gestion des circulations au droit des intersections avec la voie ferrée, notamment des « *convois exceptionnels* »<sup>13</sup>. Un participant s'interroge sur le choix de l'Andra de ne pas mettre en place un passage à niveau pour chaque traversée de la voie. Un autre s'interroge sur « *La voie ferrée sera-t-elle clôturée ? Si oui, ne devrez-vous pas prévoir des ouvrages d'art qui ne sont pas mentionnés dans le projet, comme des passages à gibiers ?* »<sup>14</sup>

**Les éléments de réponse apportés par l'Andra :** La voie ferrée ne sera pas clôturée pour éviter un impact assez important sur la faune locale. Eu égard du faible trafic ferroviaire prévu, le dispositif de passages à niveau sans barrières automatiques est adapté à l'exploitation des lignes circulées à faible vitesse (30 Km/h) ainsi qu'au trafic réduit sur les chemins. Ce dispositif devra faire l'objet d'une autorisation des services compétents en matière de sécurité ferroviaire.

8 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 13

9 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 15

10 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 14

11 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 11

12 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 15

13 Compte rendu intégral de la visite terrain du 29/05/2018, Andra, p. 9

14 Compte rendu intégral de la visite terrain du 29/05/2018, Andra, p. 8

Enfin, le sujet des impacts liés aux travaux est abordé par un participant : « *Que se passera-t-il si nous devons arrêter de travailler sur les parcelles situées le long de la voie ferrée ?* »<sup>15</sup> .

**Les éléments de réponse apportés par l'Andra :** Certains travaux entraîneront des perturbations par rapport à l'exploitation des parcelles qui donneront lieu à des conventions d'occupation temporaires et des compensations.

## Des inquiétudes plus nombreuses sur la partie nouvelle de l'ITE

La partie nouvelle de l'ITE, sur les communes d'Échenay et de Gillaumé, a suscité plus de questions.

Notamment, les participants soulèvent des inquiétudes sur l'écoulement des eaux : « *L'évacuation des eaux pluviales doit faire l'objet d'une attention particulière. Il est hors de question de noyer les terres se trouvant en dessous de la ligne* » [repère 15]<sup>16</sup> . À noter que cette question est aussi posée lors de la réunion de lancement sur le thème du Cycle de l'eau : « *Quelles sont les modifications liées aux travaux d'infrastructures à venir, notamment l'Installation terminale embranchée (ITE) ? Par exemple, l'Orge est vite saturée quand il pleut beaucoup* »<sup>17</sup> . Un participant suggère la création d'une canalisation.

En outre, toujours sur cette partie nouvelle, il est demandé à l'Andra de réfléchir à l'insertion paysagère des talus et de préparer une vision 3D (« *N'était-il pas possible d'établir une reconstitution en 3D du changement paysager de l'impact de la voie ferrée ?* »<sup>18</sup> ) pour permettre au territoire de mieux appréhender l'impact de l'ITE sur le paysage, « *l'ouvrage [semblant] conséquent notamment en termes de remblais et d'accès* »<sup>19</sup> .

Quelques participants questionnent le choix d'un remblai : « *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 ?* »<sup>20</sup> . À l'inverse, un participant suggère d'enterrer la fin de la ligne en créant un tunnel: « *Une telle intervention permettrait peut-être d'éviter, ou au moins de limiter les opérations nécessaires pour surélever la route en amont* »<sup>21</sup> .

La suppression des remblais induirait la création d'un ouvrage d'art de type viaduc d'une longueur d'un peu moins d'1 km. Ce type d'ouvrage générerait des coûts de construction et d'exploitation très importants. Un viaduc d'une telle dimension aurait de plus un impact paysager très marqué.

Pour assurer l'écoulement des eaux, un fossé drainant sera creusé le long de l'emprise du remblai proposé. Celui-ci est sans incidence sur les vents et sera implanté sur des emprises agricoles où il n'est pas prévu de boiser.

Enfin, l'option de créer un tunnel n'a pas été retenue car disproportionnée par rapport à la fonctionnalité attendue.

15 Compte rendu intégral de la visite terrain du 29/05/2018, Andra, p. 8

16 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 15

17 Compte rendu de la réunion de lancement du cycle de l'eau du 11/04/2018, Andra, p. 6

18 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 7

19 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 12

20 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 7

21 Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra, p. 15

## Des appels à la mutualisation de la ligne

À plusieurs reprises, il est demandé à l'Andra de garantir des raccordements d'entreprises privées à l'ITE : « Avez-vous prévu un embranchement accessible à des entreprises privées extérieures pour s'insérer sur la voie avant la bifurcation de Cirfontaines ? »<sup>22</sup>. Les participants souhaitent en particulier qu'un raccordement à Cirfontaines-en-Ornois soit « clairement indiqué dans le contrat de développement du territoire »<sup>23</sup>.

**Les éléments de réponse apportés par l'Andra :** L'ITE sera privative mais une possibilité de sous-embranchement a été demandée dans le cadre de l'élaboration du PDT. Il n'existe aucun élément précis sur un éventuel embranchement à ce jour.

Un participant s'interroge sur la compatibilité du trafic lié à l'activité de Cigéo avec la capacité de la ligne existante : « Vous avez abordé le cadencement vis-à-vis du transport de déchets nucléaires. Néanmoins, le fret reposera aussi sur le transport par le rail. J'avais par ailleurs retenu un chiffre différent et un nombre supérieur de trains par jour »<sup>24</sup>.

**Les éléments de réponse apportés par l'Andra :** Les caractéristiques de la ligne existante limitent le trafic à quatre trains par jour au total. La capacité maximale évoquée supportera à la fois les besoins de l'Andra et du territoire, voire d'éventuels nouveaux besoins. Il n'est pas question de supprimer la part du trafic existant desservant les silos de Velaines. Au contraire, la réouverture à d'autres trafics est souhaitable, d'autant plus que la capacité de cette ligne le permettra, en particulier durant la phase d'exploitation de Cigéo.

Enfin, un participant suggère de recourir au transport fluvial<sup>25</sup>.

**Les éléments de réponse apportés par l'Andra :** Le choix du mode ferroviaire est un produit de sortie du débat public de 2013. La voie fluviale n'est pas exclue pour autant, notamment pour les pièces lourdes ou colis spécifiques pour lesquels ce mode de transport est performant et intéressant.

22 Compte rendu intégral de la visite terrain du 29/05/2018, Andra, p. 8

23 Compte rendu intégral du rendez-vous de partage du 10/10/2018, Andra, p. 19

24 Compte rendu intégral de la réunion de lancement du thème transports du 17/04/2018, Andra, p. 10

25 Compte rendu intégral de la réunion de lancement du thème transports du 17/04/2018, Andra, p. 6

## LES EVOLUTIONS DE CIGEO FAISANT SUITE A LA CONCERTATION

La concertation a permis de définir une solution de référence pour l'ITE, sur laquelle le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) repose.

### Les caractéristiques confirmées de l'ITE

L'Andra confirme le maintien des passages à niveau sans barrières automatiques et l'absence de clôture le long du tracé ferroviaire : les passages à niveau sont équipés de panneaux « Stop » à destination des usagers des voies routières sans barrières automatiques. Pour assurer une bonne visibilité sur plusieurs centaines de mètres des convois ferroviaires depuis les panneaux « Stop » et des usagers des chemins depuis la locomotive du convoi ferroviaire, le tracé de certains chemins est modifié.

Afin de préserver les dessertes agricoles existantes et de maintenir l'accès à l'ensemble des parcelles agricoles, tous les chemins sont maintenus - même ceux qui ne desservent pas de parcelles agricoles enclavées - exception faite du chemin de Fromont-Tillancourt et du Chemin n°9 latéral au Chemin de Fer, rabattus vers d'autres rétablissements. La solution retenue pour le dossier d'enquête préalable à la DUP comprend ainsi :

- » des ouvrages dénivelés pour les routes départementales ;
- » des ouvrages dénivelés pour les chemins situés dans les secteurs à forts déblais et à forts remblais [Chemin de la Crémont, Chemin de Papon, Chemin n°5 de Luméville-en-Ornois à Tourailles-aux-Bois, Chemin commune de Gillaumé] ;
- » des passages simples pour les traversées situées au même niveau que l'ITE ;
- » des rabattements parallèles à la voie ferrée en direction d'ouvrage de franchissement, dans le cas où plusieurs chemins sont rapprochés.

### Les modifications apportées à l'ITE

Le projet de rétablissement de la RD 32 s'effectuera en s'appuyant sur le tracé actuel de la route. Ce rétablissement conduira à mettre en place un pont route imposant, d'environ 100 mètres de long et 11 mètres de large et disposant de murs latéraux d'environ 30 m pour retenir les remblais à l'arrière de l'ouvrage.

Le projet de rétablissement de la RD 138 s'effectuera par le dévoiement partiel de la route existante en passant par et le long au sud de la parcelle de l'ancienne gare de Luméville-en-Ornois. Ce dévoiement permettra de franchir la voie ferroviaire à la perpendiculaire et conduira à mettre en place un pont route de dimensions standard d'environ 12 mètres en largeur et 11 mètres en longueur.

Les rectifications de tracé pour certaines traversées, bien qu'elles soient consommatrices de foncier, contribuent à l'amélioration de la sécurité et faciliteront l'obtention de l'autorisation d'exploitation de l'ITE. D'une manière globale, les surfaces non nécessaires aux aménagements et aux rétablissements seront rétrocédées. Les propriétaires (communes ou associations foncières) des chemins ruraux non-réutilisés suite à la création des nouveaux ouvrages pourront les démanteler et les faire exploiter.

## Les observations non retenues

La suppression des remblais induirait dans le secteur de Gillaumé et Cirfontaines-en-Ornois à la création d'un ouvrage d'art de type viaduc, lequel ouvrage générerait des coûts de construction plus élevés et des surcoûts d'exploitation.

La solution évoquée de type « *viaduc* » dans le secteur de Gillaumé et Cirfontaines n'est pas retenue pour des raisons de coût et d'insertion paysagère.

## Les études à conduire sur l'ITE

Les études complémentaires menées ont permis de valider la faisabilité technique des dispositifs de gestion des eaux dans le secteur de Gillaumé et Cirfontaines-en-Ornois. Une canalisation ou d'autres ouvrages hydrauliques linéaires sont envisageables, avec certainement une régulation des eaux à prévoir avant rejet dans l'Orge pour limiter les risques d'inondation en aval du cours d'eau. La poursuite des études intégrera cette modification.

La création de la ligne nouvelle requerra la création d'un remblai pouvant atteindre jusqu'à 9 mètres de haut. Malgré ses dimensions, son impact visuel serait limité, considérant son implantation à flanc de coteaux, suivant les courbes de niveaux. Des études paysagères seront toutefois engagées durant la prochaine phase d'études qui commencera en 2020. D'ici là, une concertation est prévue sur l'insertion paysagère du projet Cigéo et ses aménagements, dont fait partie l'ITE. Le bilan de cette concertation viendra alimenter la réflexion sur les aménagements paysagers à prévoir.

L'ITE étant une infrastructure privée, il n'est pas prévu de faire circuler des convois ferroviaires autres que ceux destinés à Cigéo. Toutefois, une possibilité de sous-embranchement a été demandée dans le cadre de l'élaboration du Projet de développement du Territoire pour l'accompagnement du projet Cigéo. En l'absence d'éléments précis à ce jour, une étude de faisabilité sera menée pour définir les dispositifs à mettre en place pour maintenir la possibilité d'un embranchement dans le secteur de Luméville-en-Ornois à l'avenir.

## Conclusion :

**La solution de référence retenue dans le dossier d'enquête préalable à la DUP prend en compte la quasi-totalité des observations des participants :**

- » rétablissement en place de la RD 32 (solution N° 1 de l'analyse multicritères) ;
- » traversée de la gare de Luméville-en-Ornois pour la RD 138 (solution N°2 de l'analyse multicritères) ;
- » absence de clôture et de barrières pour les passages à niveau ;
- » maintien de la plupart des traversées agricoles ;
- » adaptation des dispositifs de gestion des eaux dans le secteur de Gillaumé et Cirfontaines-en-Ornois.

**Les études de niveau avant-projet prendront en compte ces éléments et l'Andra reviendra vers les participants au cours des prochaines séquences de la concertation.**



## 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%20infrastructures%20de%20transport.pdf>

Compte rendu intégral de la visite terrain du 29/05/2018, Andra :

[https://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2018-09/ITE%20290518\\_COMPTE%20RENDU%20INTEGRAL%20MATIN\\_0.pdf](https://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2018-09/ITE%20290518_COMPTE%20RENDU%20INTEGRAL%20MATIN_0.pdf)

Compte rendu intégral de l'atelier du 29/05/2018, Andra :

[https://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2018-09/ITE%20180529\\_COMPTE%20RENDU%20INTEGRAL%20APRES%20MIDI\\_0.pdf](https://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2018-09/ITE%20180529_COMPTE%20RENDU%20INTEGRAL%20APRES%20MIDI_0.pdf)

Compte rendu intégral du rendez-vous de partage du 10/10/2018, Andra :

[https://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2019-01/Andra\\_RV-partage-2-101018\\_Retranscription-VF.pdf](https://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2019-01/Andra_RV-partage-2-101018_Retranscription-VF.pdf)

Compte rendu de la réunion de lancement du cycle de l'eau du 11/04/2018, Andra :

<https://dialogue.andra.fr/sites/dialogue/files/2018-09/CR%20int%C3%A9gral%20Reunion%20lancement%20Cycle%20Eau%20%2011%20avril%202018.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](http://www.andra.fr)

