

2021

Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration
d'utilité publique du centre de stockage Cigéo

Pièce 11

Modalités de rétablissement des voies interrompues



Mise à jour du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du centre de stockage Cigéo

Suite aux recommandations émises dans le cadre du processus d'évaluation environnementale et notamment suite à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae), des mises à jour ont été apportées par l'Andra dans certaines pièces du dossier (déposé pour instruction le 3 août 2020^[1]) avant son passage en enquête publique.

Pour assurer la clarté de l'information du public, l'Andra assure la traçabilité de ces mises à jour.

Toutes les adaptations (modifications ou ajouts) se matérialisent par un **surlignage gris** dans le corps du texte, les corrections mineures de forme et de mise en cohérence ne sont pas matérialisées.

[1] Pour information, le dossier soumis à instruction a été rendu public sur le site internet de l'Andra - <https://www.andra.fr/cigeo/les-documents-de-reference>

Sommaire

1. Introduction	5
1.1 <i>Objet de la pièce</i>	6
1.2 <i>La description synthétique du centre de stockage Cigéo</i>	7
1.3 <i>Le projet global Cigéo</i>	10
1.4 <i>Présentation des infrastructures de transport</i>	11
1.4.1 Installation terminale embranchée du centre de stockage Cigéo (ITE)	11
1.4.2 Liaison intersites	12
2. Listes des voies interrompues et des propriétaires et/ou gestionnaires	15
2.1 <i>Généralités</i>	16
2.1.1 Les différents types de chemins	16
2.1.2 Les différents types d'ouvrages de franchissement des voies interrompues	16
2.2 <i>Voies interrompues par l'ITE</i>	17
2.3 <i>Voies interrompues par la liaison intersites</i>	21
3. Appréciation de la nécessité de rétablissement des voies interrompues	23
3.1 <i>Démarche d'études et de concertation</i>	24
3.1.1 Caractérisation préalable des voies interrompues	24
3.1.2 Principes de rétablissement ou non des voies interrompues	24
3.1.3 Démarche de concertation pour les voies interrompues par l'ITE	27
3.1.4 Démarche de concertation pour les voies interrompues par la LIS	27
3.1.5 Conception des rétablissements	28
3.2 <i>Modalités de rétablissements liés à la création de l'ITE</i>	29
3.2.1 Les routes départementales	29
3.2.2 Les chemins ruraux et agricoles	33
3.2.3 Récapitulatif	51
3.3 <i>Rétablissements liés à la création de la liaison intersites</i>	52
3.3.1 Les routes départementales	52
3.3.2 Les chemins ruraux et agricoles	55
3.3.3 Récapitulatif	62
3.4 <i>Principes de conventionnement</i>	63
3.4.1 Principes de conventionnement avec les conseils départementaux	63
3.4.2 Principe de conventionnement avec les communes	64
Tables des illustrations	65
Références bibliographiques	67

1

Introduction

1.1	Objet de la pièce	6
1.2	La description synthétique du centre de stockage Cigéo	7
1.3	Le projet global Cigéo	10
1.4	Présentation des infrastructures de transport	11



1.1 Objet de la pièce

La présente pièce, intitulée « Modalités de rétablissement des voies interrompues », correspond à la pièce 11 du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du centre de stockage Cigéo dont l'Andra est le maître d'ouvrage.

Cette pièce répond aux exigences de l'article R. 2123-18 du code général de la propriété des personnes publiques qui énonce que :

« La notice explicative du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique d'une nouvelle infrastructure de transport, mentionnée au 1° de l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, ou, à défaut, une note annexée au dossier d'enquête publique prévu à l'article R. 123-8 du code de l'environnement précise :

- 1. Les voies susceptibles d'être interrompues ;*
- 2. Les personnes publiques qui en sont propriétaires et leurs gestionnaires ;*
- 3. Les éléments permettant d'apprécier la nécessité de rétablir ou non les voies mentionnées au 1°, notamment au regard de leur fréquentation, des possibilités de déviation de la circulation et des caractéristiques et du coût de l'ouvrage d'art de rétablissement susceptible d'être construit. »*

Pour ne pas alourdir la pièce intitulée « Notice explicative », correspondant à la pièce 1 du dossier d'enquête préalable à la DUP, la présente pièce 11 comprend les éléments exigés par l'article R. 2123-18 précité. Seule une synthèse des principes de rétablissement des voies interrompues est intégrée dans la « Notice explicative ».

Les deux nouvelles infrastructures de transport du centre de stockage Cigéo, objet du présent dossier d'enquête publique préalable à la DUP, sont :

- l'installation terminale embranchée (ITE), voie ferrée privée reliant le centre de stockage au réseau ferré national ;
- la liaison intersites (LIS) entre les installations en surface du centre de stockage Cigéo intégrant une route ouverte au public.

L'objet de l'opération et la justification des raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à enquête publique a été retenu figurent dans la pièce intitulée « Notice explicative », correspondant à la pièce 1 du présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du centre de stockage Cigéo.

La description de l'ensemble des installations du projet global Cigéo, y compris des infrastructures de transport concernées par la présente pièce, figure dans la pièce intitulée « Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants », correspondant à la pièce 4 du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du centre de stockage Cigéo.

La présentation du bilan de la concertation en support de l'ITE et de la LIS figure dans la pièce intitulée « Bilan de la participation du public à l'élaboration du projet de centre de stockage Cigéo » correspondant à la pièce 9 du dossier de déclaration d'utilité publique du centre de stockage Cigéo.

1.2 La description synthétique du centre de stockage Cigéo

L'article L. 542-12 du code de l'environnement prévoit que « *l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs, établissement public industriel et commercial, est chargée des opérations de gestion à long terme des déchets radioactifs, et notamment : [...] de concevoir, d'implanter, de réaliser et d'assurer la gestion de centres d'entreposage ou des centres de stockage de déchets radioactifs compte tenu des perspectives à long terme de production et de gestion de ces déchets ainsi que d'effectuer à ces fins toutes les études nécessaires* ».

Le centre de stockage Cigéo est le fruit de démarches de conception concertées, menées par l'Andra depuis les années 1990 en vue de la réalisation d'un centre de stockage réversible pour les déchets radioactifs français de haute activité (HA) et de moyenne activité à vie longue (MA-VL). Ces déchets sont issus principalement de l'industrie électronucléaire, mais aussi de la Défense nationale et de la recherche.

Les déchets HA et MA-VL pour lesquels le centre de stockage Cigéo est conçu ne peuvent pas être conservés durablement en surface ou à proximité de la surface de façon pérenne et passive, compte tenu de leur forte dangerosité et de la très longue durée pendant laquelle cette dangerosité perdure. Cigéo est donc un centre de stockage en formation géologique profonde, conçu pour protéger durablement l'homme et l'environnement des risques générés par ce type de déchets radioactifs. Son objectif est d'emprisonner les déchets radioactifs sur de très grandes échelles de temps dans une formation géologique stable pour les isoler de l'homme et de l'environnement.

Ce mode de gestion des déchets HA et MA-VL limite les charges qui seront supportées par les générations futures conformément aux exigences du code de l'environnement : « *la gestion durable des matières et des déchets radioactifs de toute nature, résultant notamment de l'exploitation ou du démantèlement d'installations utilisant des sources ou des matières radioactives, est assurée dans le respect de la protection de la santé des personnes, de la sécurité et de l'environnement. La recherche et la mise en œuvre des moyens nécessaires à la mise en sécurité définitive des déchets radioactifs sont entreprises afin de prévenir ou de limiter les charges qui seront supportées par les générations futures* » (article L. 542-1 du code de l'environnement).

Le centre de stockage Cigéo est situé dans la région Grand-Est, au sein des départements de la Meuse et de la Haute-Marne (cf. Figure 1-1).



Figure 1-1 Localisation dans l'Est de la France du centre de stockage Cigéo

Le fonctionnement du centre de stockage Cigéo dure une centaine d'années¹ au cours desquelles ont lieu simultanément des opérations de réception et de mise en stockage de colis de déchets radioactifs et des travaux d'extension des ouvrages de stockage par tranches successives. Ce déploiement progressif permet de tenir compte d'éventuelles évolutions dans les programmes de livraison des colis et de bénéficier au maximum des progrès scientifiques et techniques, ainsi que de l'expérience acquise lors du fonctionnement du centre lui-même.

La conception, la construction et l'exploitation du centre de stockage Cigéo permettront de garantir son caractère réversible c'est-à-dire, « la capacité, pour les générations successives, soit de poursuivre la construction puis l'exploitation des tranches successives d'un stockage, soit de réévaluer les choix définis antérieurement et de faire évoluer les solutions de gestion » (article L. 542-10-1 du code de l'environnement).

Le centre de stockage Cigéo comprend des installations en surface et en souterrain :

- une zone descendrière (ZD) en surface, principalement dédiée à la réception des colis de déchets radioactifs envoyés par les producteurs, à leur contrôle et à leur préparation pour le stockage avant transfert dans l'installation souterraine pour leur stockage ;
- une zone puits (ZP) en surface, dédiée aux installations de soutien aux activités réalisées dans l'installation souterraine et en particulier aux travaux de creusement ;
- une zone d'implantation des ouvrages souterrains (ZIOS), comprenant des quartiers de stockage des colis de déchets radioactifs, des zones de soutien logistique (ZSL) et leurs accès depuis la surface ;
- une liaison intersites (LIS) en surface, reliant la zone puits à la zone descendrière, comprenant un convoyeur, une voie dédiée à la circulation des poids lourds et une voie pour la circulation des véhicules légers ;
- une installation terminale embranchée (ITE) en surface, voie ferrée reliant la zone descendrière au réseau ferré national (RFN) à Gondrecourt-le-Château et incluant une plateforme logistique dans cette commune.

¹ La fermeture définitive du stockage et actuellement envisagée à l'horizon 2150.

La figure 1-2 présente le schéma d'organisation de principe du centre de stockage Cigéo.

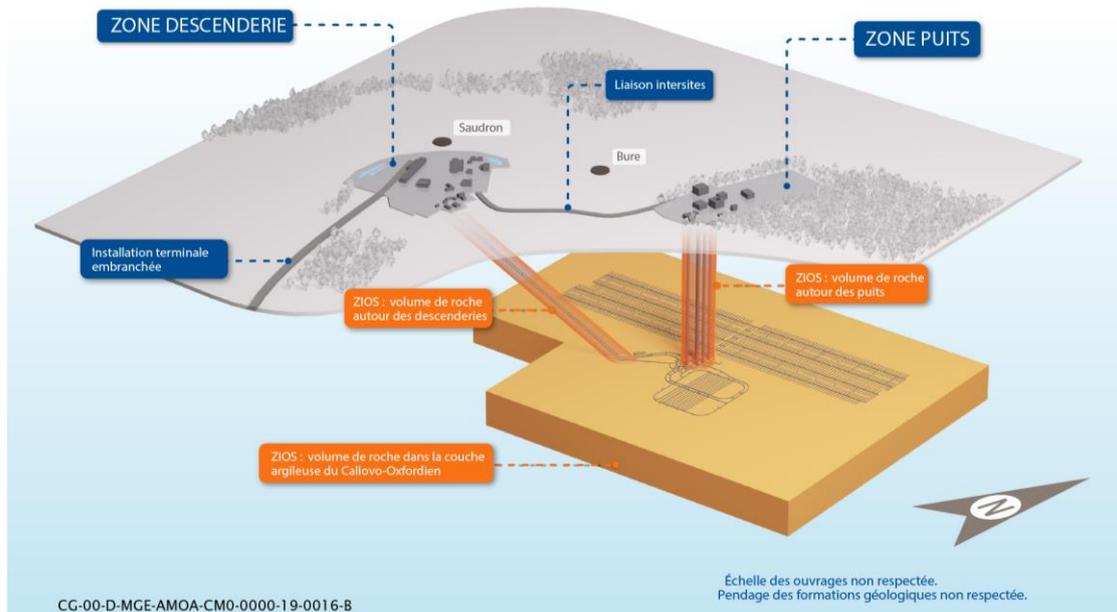


Figure 1-2 Schéma d'organisation de principe du centre de stockage Cigéo

La figure 1-3 présente la localisation des installations du centre de stockage Cigéo.

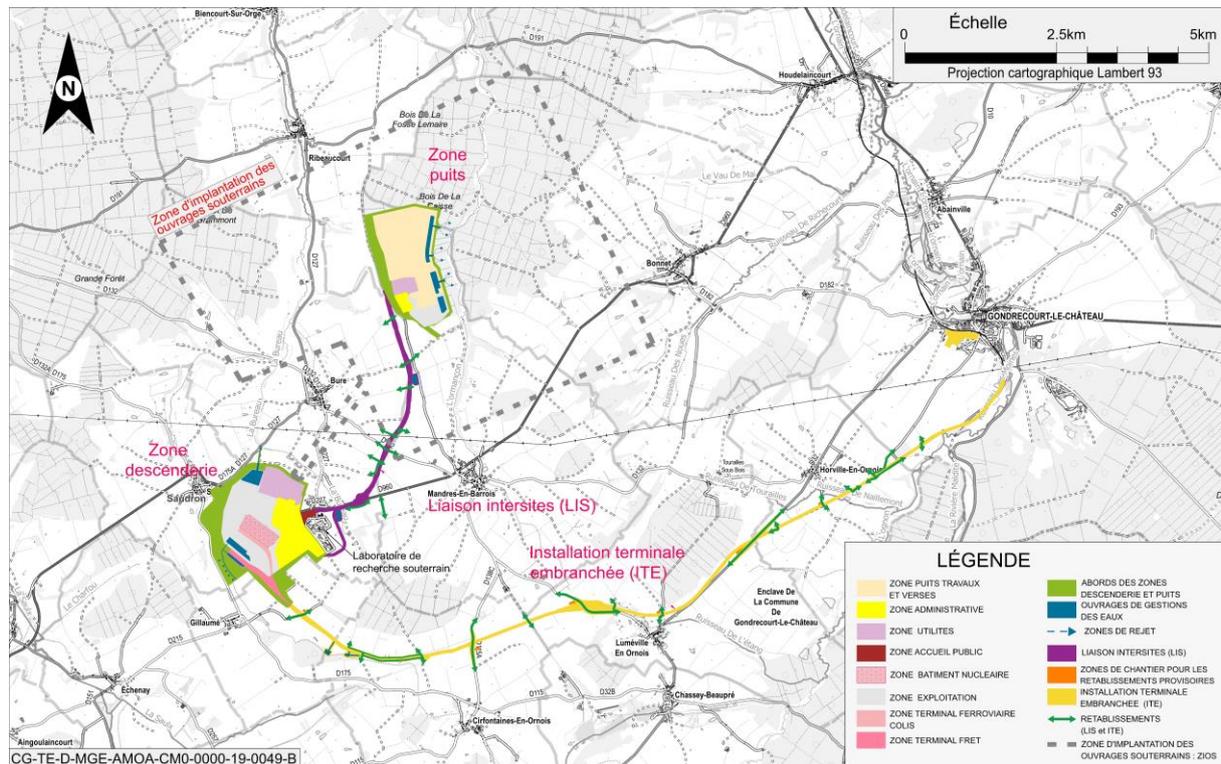


Figure 1-3 Localisation des installations du centre de stockage Cigéo

Les installations du centre de stockage Cigéo sont implantées sur les communes de Bonnet, Bure, Cironfontaines-en-Ornois, Gillaumé, Gondrecourt-le-Château, Houdelaincourt, Horville-en-Ornois, Mandres-en-Barrois, Ribeaucourt, Saint-Joire et Saudron.

Les besoins fonciers relatifs aux zones descenderie et puits, à la liaison intersites et à l'installation terminale embranchée représentent une surface d'environ 665 ha.

L'étendue de la zone d'implantation des ouvrages souterrains et de l'ordre de 29 km².

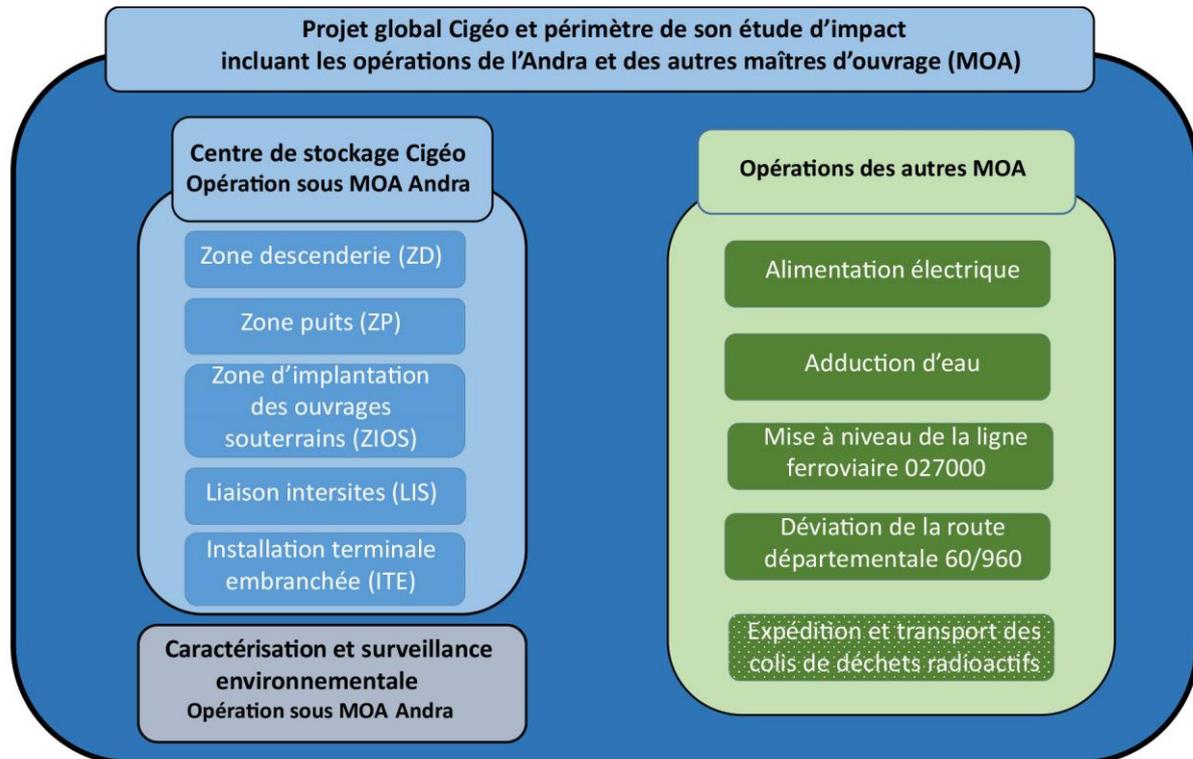
1.3 Le projet global Cigéo

Le projet global Cigéo comprend le projet de centre de stockage Cigéo, soumis à l'enquête publique, et l'ensemble des opérations (installations, aménagements, constructions d'ouvrages et activités) nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du centre de stockage Cigéo, menées hors du centre de stockage Cigéo par l'Andra et par d'autres maîtres d'ouvrage.

Le projet global Cigéo comporte :

- les installations et ouvrages du centre de stockage Cigéo décrites au chapitre 1.2 du présent document (zone descenderie, zone puits, zone d'implantation des ouvrages souterrains, liaison intersites, installation terminale embranchée) ;
- les opérations menées hors du centre de stockage Cigéo ;
 - ✓ l'alimentation électrique sous la maîtrise d'ouvrage de RTE ;
 - ✓ la mise à niveau de la ligne ferroviaire 027000 sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ;
 - ✓ l'adduction d'eau sous la maîtrise d'ouvrage du SIVU du Haut Ornain et du SIAEP d'Échenay ;
 - ✓ la déviation de la route départementale D60/960 sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de la Haute-Marne ;
 - ✓ l'expédition et le transport des colis de déchets radioactifs sous la maîtrise d'ouvrage des producteurs (CEA, EDF et ORANO) ;
 - ✓ les activités de caractérisation et de surveillance environnementale sous la maîtrise d'ouvrage de l'Andra.

Le schéma ci-dessous présente les opérations du projet global Cigéo.



CG-00-D-MGE-AMOA-CM0-0000-19-0029.A

Figure 1.3-4 Périmètre du projet global Cigéo

La description de l'ensemble du projet global Cigéo, incluant les opérations des autres maîtres d'ouvrage, figure dans l'Étude d'impact du projet global Cigéo, correspondant à la pièce 6 du présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du centre de stockage Cigéo.

1.4 Présentation des infrastructures de transport

1.4.1 Installation terminale embranchée du centre de stockage Cigéo (ITE)

L'ITE du centre de stockage Cigéo comporte une infrastructure ferroviaire reliant la zone descendrière au réseau ferré national (RFN). Elle comporte également des ouvrages de gestion des eaux et une plateforme logistique qui n'interrompt aucune voie de circulation.

Dans la suite du présent document, l'ITE désigne uniquement l'infrastructure ferroviaire.

Les objectifs de l'ITE sont :

- l'acheminement des matériaux de construction et d'équipements pour alimenter les travaux de construction du centre de stockage Cigéo ;
- l'acheminement des colis de déchets radioactifs depuis les sites des producteurs pendant la phase de fonctionnement du centre de stockage.

Le tracé de l'ITE s'étend sur quatre communes des départements meusien et haut-marnais. Le tracé de l'ITE est présenté au chapitre 2.2 de la présente pièce (cf. Figure 2-2). Le tableau 1-1 récapitule les informations administratives.

La longueur de l'infrastructure s'élève à environ 14 km dont 10 km s'inscrivant sur une ancienne plateforme ferroviaire. Cette dernière est désaffectée depuis plusieurs décennies et ne comporte plus d'équipement ferroviaire (rails, traverses et ballast). Seuls les ouvrages d'art et les maisons de garde-barrière subsistent sur le territoire.

L'infrastructure est constituée d'une voie unique avec un chemin latéral en support à la maintenance.

L'ITE est une infrastructure privée.

Le chemin latéral n'est pas ouvert à la circulation des autres usagers.

L'Andra n'a pas prévu de clôturer l'ITE.

Tableau 1-1 Région, départements et communes traversées par le projet ITE

Région	Département	Commune	ITE
Grand Est : Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine	Meuse (départ.55)	Gondrecourt-le-Château	Plate-forme multimodale Départ Raccordement au RFN
		Gondrecourt-le-Château	Section courante
		Horville-en-Ornois	
		Luméville-en-Ornois (rattachée à Gondrecourt-le-Château)	
	Haute-Marne (départ.52)	Cirfontaines-en-Ornois	Arrivée Raccordement à la zone descendrie du centre de stockage Cigéo
		Gillaumé	
		Gillaumé	

1.4.2 Liaison intersites

La liaison intersites est constituée de trois infrastructures, une piste routière et une bande transporteuse semi-enterrée, toutes deux privatives, reliant les deux sites de surface du centre de stockage Cigéo (zone descendrie et zone puits), ainsi qu'une route ouverte au public pour l'accès des véhicules légers à la zone puits. Le tracé de la LIS est présenté au chapitre 2.3 de la présente pièce (cf. Figure 2-3).

Les objectifs des infrastructures privées sont :

- l'acheminement des matériaux, matériels et équipements liés à la construction et au fonctionnement, arrivant par convois routiers à destination de la zone puits depuis la route départementale D960 ;
- l'acheminement des matériaux extraits du creusement remontant par les descendries depuis la zone descendrie jusqu'à la zone puits ;

- l'acheminement des matériaux de construction arrivant dans le terminal ferroviaire Fret depuis la zone descendrière jusqu'à la zone puits.

Les objectifs de l'infrastructure publique sont :

- la desserte de la zone puits depuis la route départementale D960 pour les véhicules légers ;
- l'accès aux parcelles agricoles *via* les chemins ruraux interrompus par les deux infrastructures privées et prévus d'être connectés à cette voie publique.

Le tracé de la liaison intersites s'étend sur deux communes du département meusien. Le tableau 1-2 récapitule les informations administratives.

La longueur totale de la liaison intersites est d'environ 5 kilomètres pour la partie privée, piste et convoyeur, et d'environ 4 kilomètres pour la route ouverte au public.

En complément des objectifs d'exploitation décrits ci-avant, la piste routière privée de la liaison intersites doit permettre les opérations de maintenance sur la bande transporteuse semi-enterrée.

L'Andra n'a pas prévu de clôturer les installations privées de la liaison intersites.

La route ouverte au public pourra être rétrocédée au conseil départemental de la Meuse.

Tableau 1-2 Région, départements et communes traversées par le projet liaison intersites et la voie publique associée

Région	Département	Commune	ITE
Grand Est : Alsace Champagne – Ardenne Lorraine	Meuse (départ.55)	Bure	Raccordement au Sud – Est et à l'Est de la zone descendrière
		Bure	Section courante
		Mandres-en-Barrois	
		Bure	Raccordement au Sud – Ouest de la zone puits

2

Listes des voies interrompues et des propriétaires et/ou gestionnaires

2.1	Généralités	16
2.2	Voies interrompues par l'ITE	17
2.3	Voies interrompues par la liaison intersites	21



2.1 Généralités

Dans la suite de ce chapitre, il est fait mention de différentes terminologies autour des chemins et des ouvrages de franchissement dénivelé. Pour faciliter la compréhension de cette pièce, les différentes terminologies sont explicitées ci-après.

2.1.1 Les différents types de chemins

Les chemins présents sur le territoire sont de deux types :

- les chemins ruraux sont des voies affectées à l'usage du public, au-delà des usages purement agricoles et/ou forestier ;
- les chemins d'exploitation agricole sont des voies affectées uniquement aux usages agricoles et/ou forestiers. Ils permettent la communication entre différentes propriétés ou exploitations.

Cette classification est basée sur l'usage du chemin indépendamment de son régime juridique (domaine privé des commune/domaine public communal) et indépendamment de la propriété foncière (commune, association foncière).

2.1.2 Les différents types d'ouvrages de franchissement des voies interrompues

2.1.2.1 Ouvrage de franchissement dénivelé

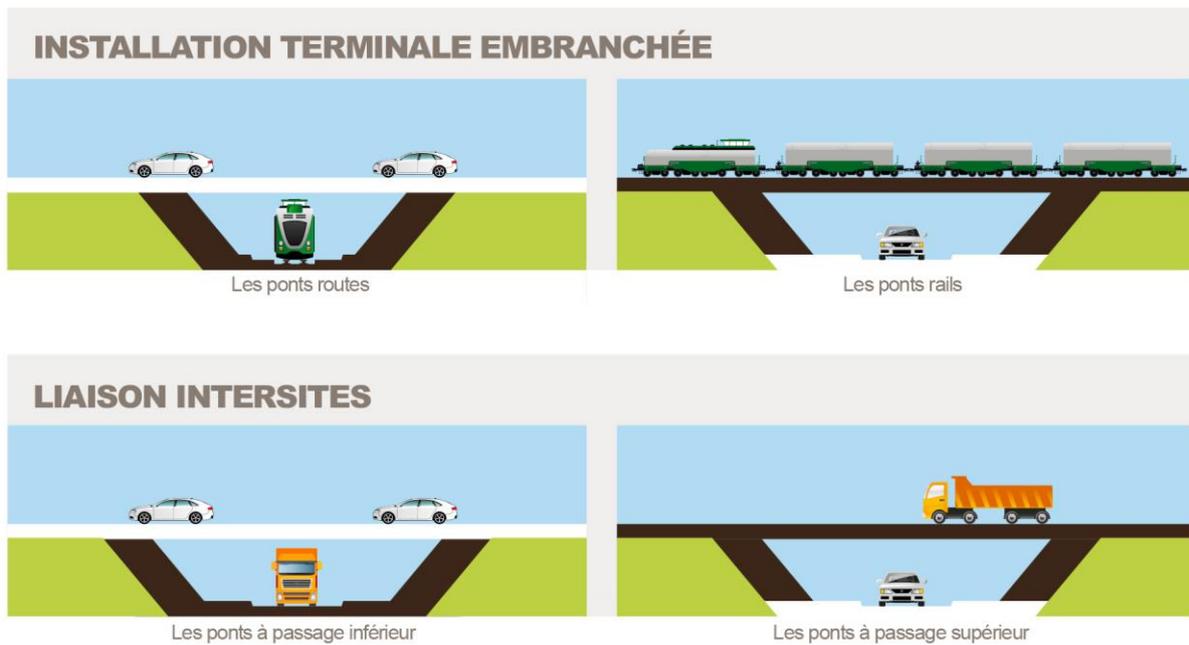
Les ouvrages de franchissement dénivelé sont des ouvrages passant soit au-dessus de la route, du chemin ou de la voie ferrée soit en-dessous de ces infrastructures. Ces ouvrages concernent :

Pour l'ITE :

- les ponts routes (PRO) correspondant aux ouvrages supportant les routes ou chemins rétablis et passant de fait au-dessus de la voie ferrée ;
- les ponts rails (PRA) correspondant aux ouvrages supportant la voie ferrée et passant de fait au-dessus des routes et chemins.

Pour la LIS :

- les ponts à passage inférieur (PI) correspondant aux ouvrages supportant les infrastructures existantes et passant de fait au-dessus de la LIS ;
- les ponts à passage supérieur (PS) correspondant aux ouvrages supportant la LIS et passant de fait au-dessus des infrastructures existantes.



CG-TE-D-MGE-AMOA-RE0-0000-20-0002-A

Figure 2-1 Illustration des différents type d'ouvrage de franchissement dénivelé

2.1.2.2 Ouvrage de franchissement à niveau

Les ouvrages de franchissement à niveau concernent :

- pour l'ITE, les passages à niveau ;
- pour la LIS, les carrefours types plan ou giratoire.

2.2 Voies interrompues par l'ITE

Le tracé de l'ITE croise et/ou modifie trois routes départementales (RD), huit chemins ruraux (CR) et neuf chemins d'exploitation agricole (CA) dans sa section courante. Le chemin d'exploitation de la Chalêtre est intégré dans cette liste bien que non directement interrompu par l'ITE. En effet, il l'est par la voie ferroviaire située dans la continuité de la voie de l'ITE et dans l'emprise de la zone descendrière. Cette voie dessert les deux terminaux fret et nucléaire. La liste des routes et chemins concernés est donnée dans le tableau 2-1.

Tableau 2-1 Liste des routes et chemins existants intersectés par l'ITE

Repère	Nom	Point kilométrique d'intersection ²	Commune	Usage	Propriétaire	Gestionnaire
1	Chemin de la vallée de Fraumont	37 + 4	Gondrecourt-le-Château (départ.55)	CA	Commune	

² Le Point kilométrique (PK) de référence correspond au point de connexion de l'ITE au Réseau ferré national (RFN) à Gondrecourt-le-Château. Le PK de référence (source SNCF Réseau) est 35 + 699.

Repère	Nom	Point kilométrique d'intersection ²	Commune	Usage	Propriétaire	Gestionnaire
2	Chemin de Fromont - Tillancourt	37 + 890	Gondrecourt-le-Château/Horville-en-Ornois (dép.55)	CR	Commune	
3	Chemin de la Crémont	38 + 364	Horville-en-Ornois (dép.55)	CR	Commune	
4	Chemin du Maraude	38 + 811	Horville-en-Ornois (dép.55)	CA	Commune	
5	Chemin de Papon	39 + 336	Horville-en-Ornois (dép.55)	CR	Commune	
6	Chemin de Grévinés	40 + 173	Horville-en-Ornois (dép.55)	CA	Commune	
7	Route Départementale 32	40 + 595	Horville-en-Ornois/Luméville-en-Ornois (dép.55)	RD	Département de la Meuse	
8	Chemin n° 9 latéral du Chemin de Fer	42 + 127	Luméville-en-Ornois (Gondrecourt-le-Château) (dép.55)	CA	Commune	
9	Chemin n° 5 de Luméville-en-Ornois à Tourailles-aux-Bois	42 + 601	Luméville-en-Ornois (Gondrecourt-le-Château) (dép.55)	CA	Commune	
10	Chemin de Vouez	43 + 415	Luméville-en-Ornois (Gondrecourt-le-Château) (dép.55)	CR	Commune	
11	Route Départementale 138	43 + 655	Luméville-en-Ornois (Gondrecourt-le-Château) (dép.55)	RD	Département de la Meuse	
12	Chemin d'exploitation Le Closet	44 + 866	Luméville-en-Ornois (dép.55)/Cirfontaines-en-Ornois (dép.52)	CA	Commune	
13	Route Départementale 115a/138c	45 + 851	Cirfontaines-en-Ornois (dép.52)	RD	Département de la Haute-Marne	
14	Chemin de la Courbière	46 + 722	Cirfontaines-en-Ornois (dép.52)	CR	Commune	
15	Chemin de la Saunière	46 + 837	Cirfontaines-en-Ornois (dép.52)	CR	Commune	
16	Chemin de la Côte de Glandenoix	47 + 153	Cirfontaines-en-Ornois (dép.52)	CA	Commune	
17	Chemin du Pierrier	47 + 559	Cirfontaines-en-Ornois (dép.52)	CA	Commune	
18	Chemin des Anges	47 + 727	Cirfontaines-en-Ornois (dép.52)	CA	Commune	
19	Chemin de Mandres	48 + 917	Gillaumé (dép.52)	CR	Association foncière	
20	Chemin de la Chalètr ³	49 + 384	Gillaumé (dép.52)	CR	Association foncière	

³ Chemin interrompu par les voies ferroviaires situées dans l'emprise de la zone descendrière

Le tracé de l'ITE est illustré sur la figure 2-2.

Pour limiter au maximum les gênes apportées à la circulation des véhicules sur le territoire et à l'exploitation des parcelles agricoles et forestières situées de part et d'autre de l'infrastructure, l'Andra a opté pour un rétablissement systématique des voies interrompues. Les rétablissements sont réalisés :

- soit « en place » (au même endroit que l'ouvrage existant), *via* des ouvrages de franchissement dénivelé (pont-rail - PRA ou pont-route - PRO) ou à niveau (passage à niveau) ;
- soit par rabattement de la circulation vers des voies à proximité disposant d'un ouvrage de franchissement.

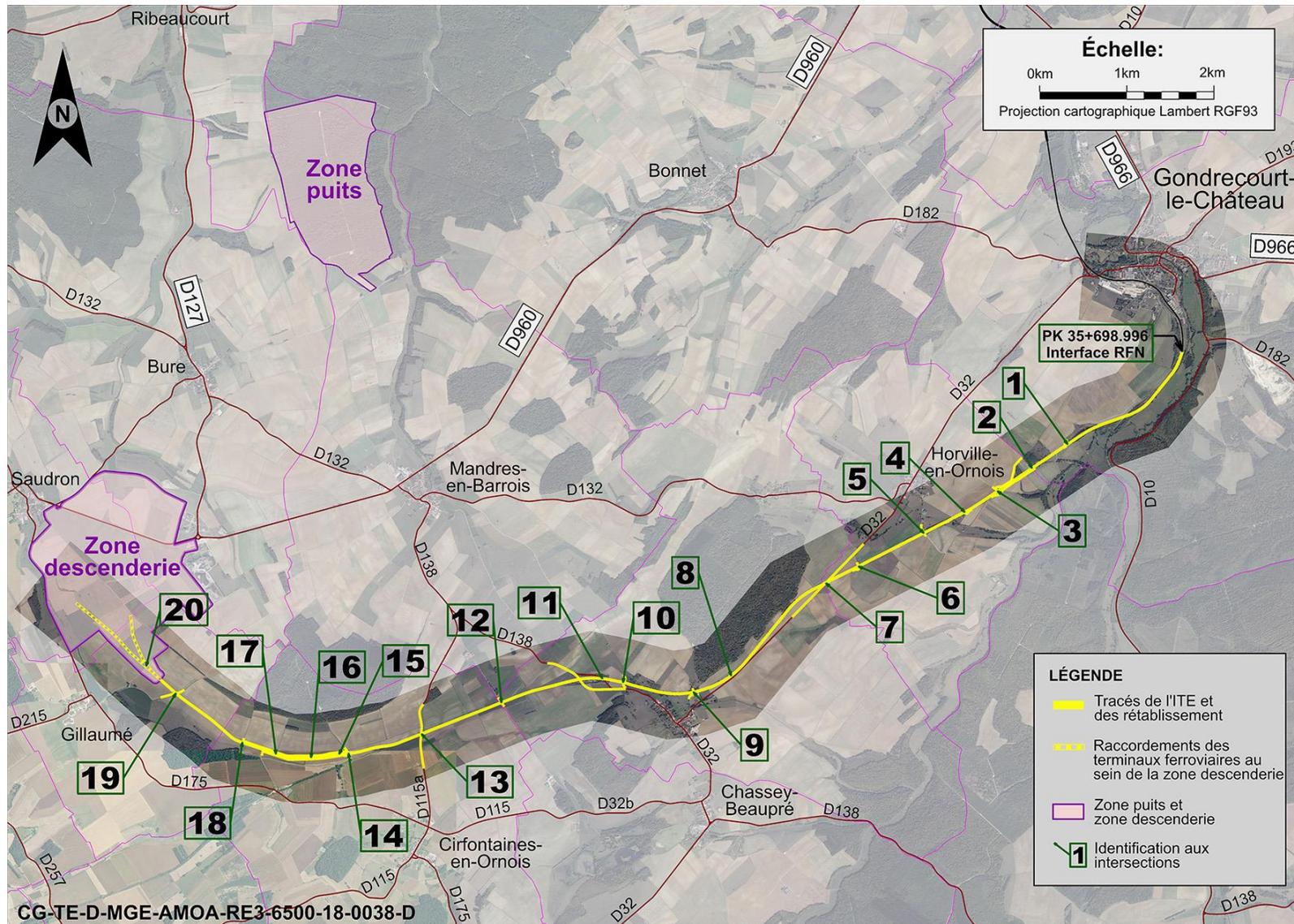


Figure 2-2 Tracé de l'ITE hors plateforme à Gondrecourt-le-Château

2.3 Voies interrompues par la liaison intersites

Le tracé de la liaison intersites croise et/ou modifie deux routes départementales (RD), onze chemins ruraux (CR) et deux chemins d'exploitation agricole (CA) dans leur section courante. La liste des routes et chemins concernés est donnée dans le tableau 2-2.

Tableau 2-2 Liste des routes et chemins existants intersectés par la liaison intersites et de la voie publique associée

Repère	Nom	Point kilométrique d'intersection ⁴	Commune	Usage	Propriétaire	Gestionnaire
1	Chemin de la voie Gasselle	0 + 100	Bure	CR	Commune	
2	Chemin dit de Bure à Cirfontaines-en-Ornois	1 + 240	Bure	CR	Commune	
3	Chemin dit de la grande Charquemont	1 + 540	Bure	CR	Commune	
4	Chemin latéral sud	1 + 640	Bure	CA	Commune	
5	Route Départementale 960	1 + 650	Bure	RD	Département de la Meuse	
6	Chemin latéral Nord	1 + 660	Bure	CA	Commune	
7	Chemin dit du Moulin	2 + 430	Bure	CR	Commune	
8	Route Départementale 132	2 + 570	Bure	RD	Département de la Meuse	
9	Chemin dit des Fosses	2 + 820	Bure	CR	Commune	
10	Chemin dit Bigola	2 + 970	Mandres-en-Barrois	CR	Commune	
11	Chemin de remembrement de Bure	2 + 970	Bure	CR	Commune	
12	Chemin dit de Bure à Bonnet	4 + 050	Bure	CR	Commune	
13	Chemin dit des Herbués	4 + 400	Bure	CR	Commune	
14	Chemin dit de la Voie Saint-Jean	4 + 800	Bure	CR	Commune	
15	Chemin dit de Ribeaucourt à Mandres-en-Barrois	5 + 020	Bure	CR	Commune	
		5 + 100				
		5 + 210				

⁴ Le point kilométrique de référence 0+000 correspond à la connexion de la piste routière avec les infrastructures interne à la zone descendrière située au Sud du laboratoire souterrain.

Le tracé de la liaison intersites est illustré sur la figure 2-3.

Pour limiter les gênes apportées à la circulation des véhicules sur le territoire et à l'exploitation des parcelles agricoles et forestières situées de part et d'autre de l'infrastructure, l'Andra a opté pour un rétablissement systématique des voies interrompues. Les rétablissements sont réalisés :

- soit en place *via* des ouvrages de franchissement dénivelé (PI/PS) ;
- soit par rabattement de la circulation vers des voies à proximité disposant d'un ouvrage de franchissement.

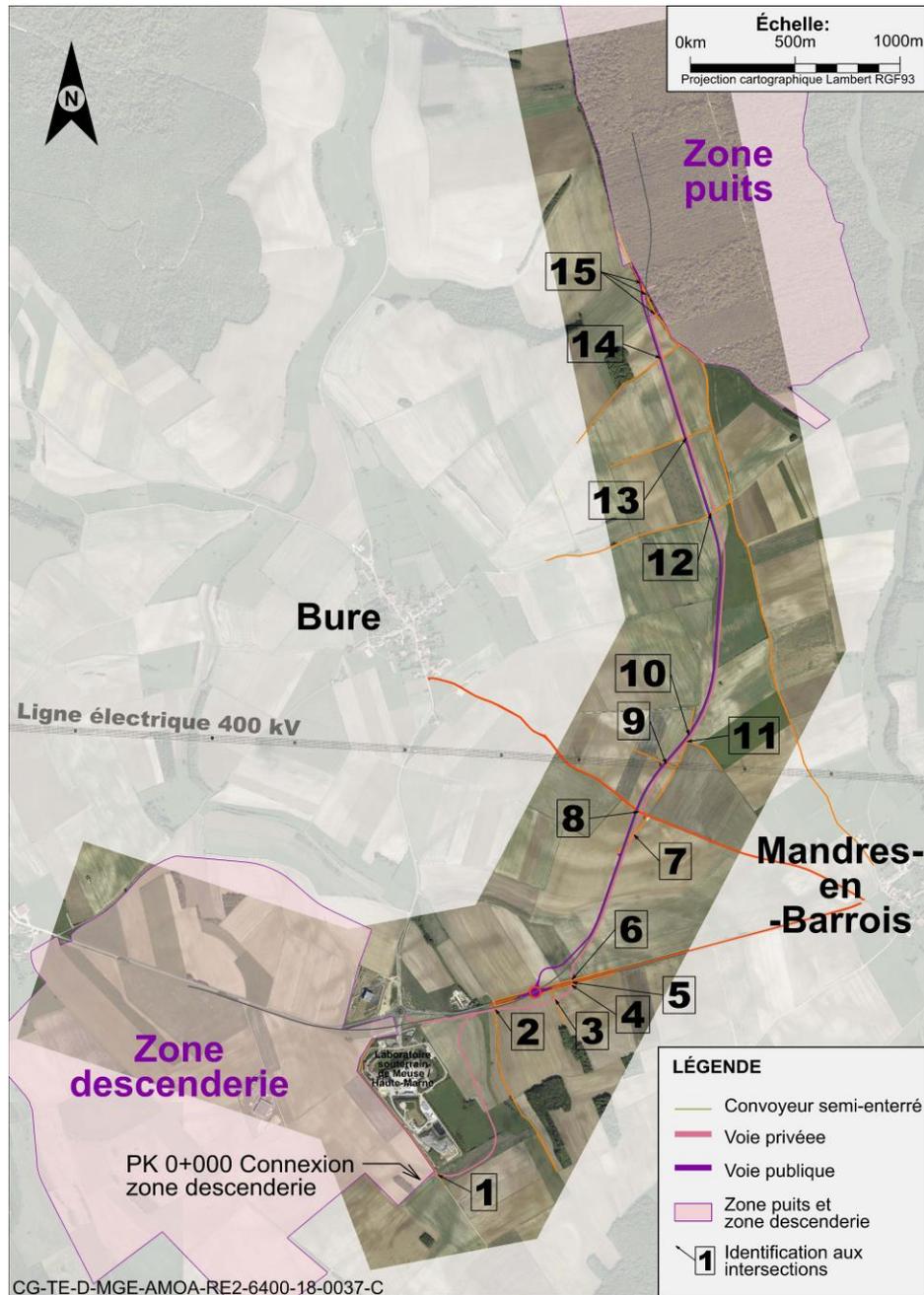


Figure 2-3 Tracé de la liaison intersites

3

Appréciation de la nécessité de rétablissement des voies interrompues

3.1	Démarche d'études et de concertation	24
3.2	Modalités de rétablissements liés à la création de l'ITE	29
3.3	Rétablissements liés à la création de la liaison intersites	52
3.4	Principes de conventionnement	63

3.1 Démarche d'études et de concertation

3.1.1 Caractérisation préalable des voies interrompues

Chaque voie susceptible d'être interrompue a fait l'objet d'une analyse de son état existant (cf. également définitions au chapitre 2.1) et de sa fréquentation (trafic).

Les trafics sont classés suivant cinq niveaux de fréquentation, à savoir :

- les trafics très faibles correspondent à une fréquentation journalière dans les deux sens de circulation, ne dépassant pas 50 véhicules par jour ;
- les trafics faibles correspondent à une fréquentation journalière dans les deux sens de circulation, comprise entre 50 et 300 véhicules par jour ;
- les trafics assez faibles correspondent à une fréquentation journalière dans les deux sens de circulation, comprise entre 300 et 700 véhicules par jour ;
- les trafics modérés correspondent à une fréquentation journalière dans les deux sens de circulation, comprise entre 700 et 1 500 véhicules par jour ;
- les trafics importants correspondent à une fréquentation journalière dans les deux sens de circulation, dépassant les 1 500 véhicules par jour.

Dans l'état actuel de l'environnement de la zone d'implantation du centre de stockage, il n'y a pas de route départementale à trafic important. Toutefois, le trafic de certains axes routiers est susceptible d'évoluer à la hausse avec le projet de centre de stockage Cigéo (cf. Pièce 6 du présent dossier d'enquête publique préalable).

Pour les routes départementales D32, D132 et D960, des comptages routiers ont été effectués à l'automne 2017. Pour la route départementale 138, les données de comptage sont issues du Conseil Départemental de la Meuse.

Pour la route départementale 115a concernée par l'ITE et peu fréquentée, le Conseil Départemental de la Haute-Marne et l'Andra ne disposant pas de données précises, les évaluations du niveau de trafic de cet axe sont issues d'échanges avec le territoire.

Pour les chemins ruraux et d'exploitation agricole, les niveaux de trafic sont considérés très faibles, les circulations se limitant essentiellement aux besoins des exploitations agricoles et forestières.

3.1.2 Principes de rétablissement ou non des voies interrompues

Le rétablissement des voies est fonction à la fois de leur caractérisation (notamment de leur usage et de leur trafic), des demandes issues de la concertation, des éventuelles mesures nécessaires pour éviter ou réduire certains effets du projet, ainsi que des possibilités techniques de rétablissement (faisabilité, sécurité...).

Selon l'infrastructure concernée, les modes de rétablissement des voies interrompues sont présentés aux chapitres 2.2 et 2.3 de la présente pièce :

- soit par des ouvrages de franchissement dénivelé ou à niveau ;
- soit par rabattement de la circulation vers des voies à proximité d'un ouvrage de franchissement.

Les différents types d'ouvrages de franchissement sont explicités dans le chapitre 2.1.2 du présent document.

Le principe de rétablissement des voies interrompues est à fonctionnalité équivalente à l'existant et à gabarit existant, à l'exception de certains ouvrages de franchissement dénivelé pour lesquels les communes envisagent une évolution de fonctionnalité dans les années à venir. Pour ces ouvrages, les gabarits sont adaptés aux futurs usages souhaités.

Un extrait de la pièce 3 du présent dossier d'enquête publique préalable « Plan général des travaux » (PGT) du centre de stockage Cigéo (cf. Figure 3-1) présente les tracés des deux infrastructures et les rétablissements des voies interrompues prévus, élaborés de façon concertée, et décrits aux chapitres 3.2 et 3.3 ci-après.

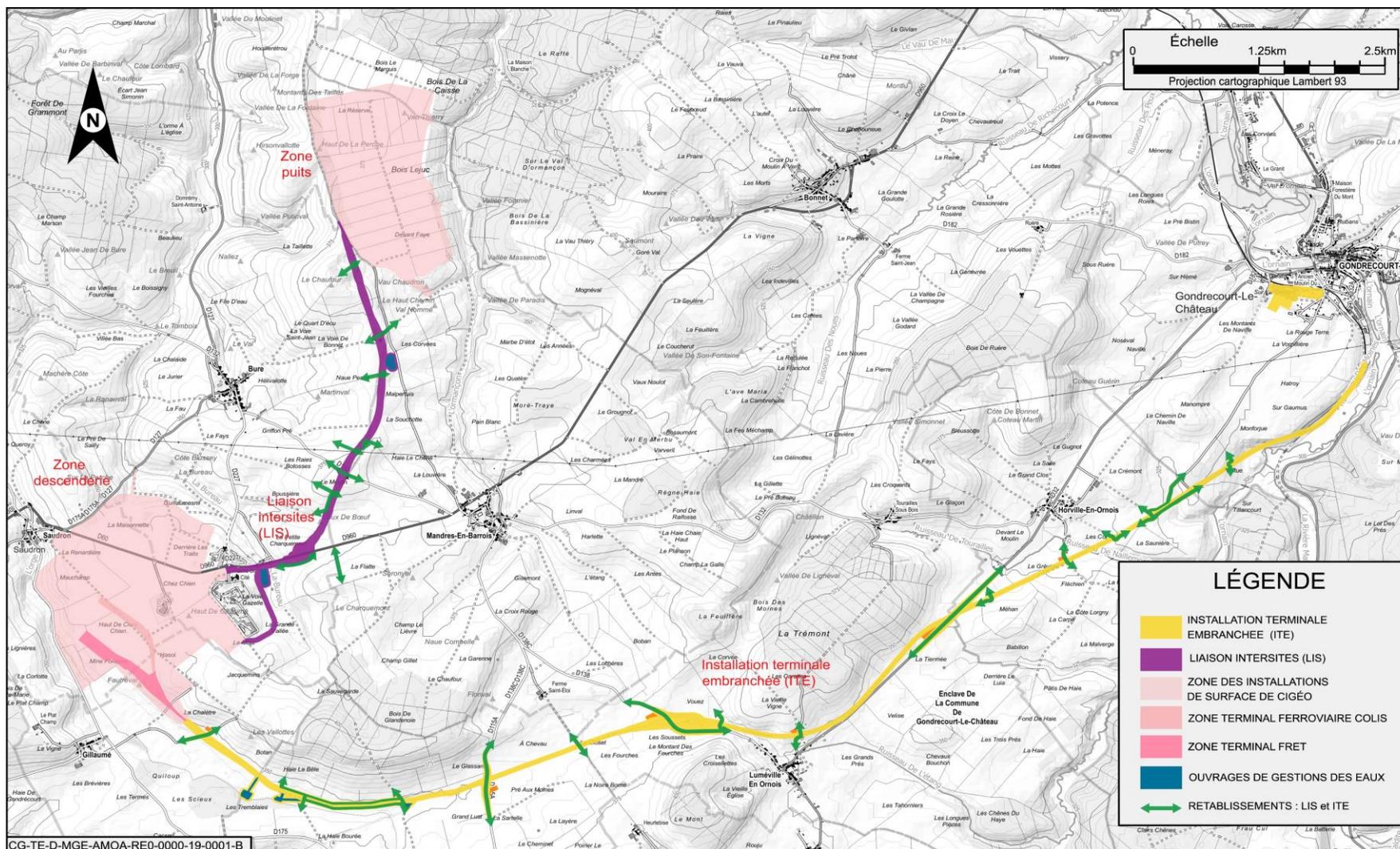


Figure 3-1 Extrait du Plan Général des Travaux - Représentation des rétablissements des voies interrompues de l'ITE et la LIS

3.1.3 Démarche de concertation pour les voies interrompues par l'ITE

Les modalités de rétablissement des voies interrompues par l'ITE ont fait l'objet :

- d'échanges en 2015 avec les élus des communes et des communautés de communes concernées et les représentants des conseils départementaux meusien et haut-marnais ;
- d'échanges avec les usagers, en particulier les exploitants agricoles et sylvicoles, pour les chemins ruraux ;
- d'une phase de concertation avec le public au cours de l'année 2018 durant laquelle l'ensemble des rétablissements a été mis au point avec le public.

Les principes retenus à l'issue de la concertation pour le rétablissement des voies interrompues sont :

- des ouvrages de franchissement dénivelés pour les routes départementales interceptées par l'ITE ;
- des ouvrages de franchissement dénivelés pour les chemins interceptés par l'ITE et situés dans les secteurs à forts déblais et à forts remblais ;
- des passages à niveau pour les chemins traversant la voie ferrée projetée à niveau sans fort remblais ni déblais ;
- des rabattements parallèles à la voie ferrée en direction d'ouvrage de franchissement, dans le cas où plusieurs chemins sont rapprochés ;
- le non-rétablissement en l'absence de besoin d'usage ou de mesure de réduction d'impact.

3.1.4 Démarche de concertation pour les voies interrompues par la LIS

Les modalités de rétablissement des voies interrompues par la LIS ont fait l'objet :

- d'échanges avec les élus des communes concernées, les représentants du Conseil Départemental meusien et les exploitants des parcelles agricoles concernées par le projet au cours des années 2017 et 2018 ;
- d'échanges avec les usagers, en particulier les exploitants agricoles et sylvicoles, pour les chemins ruraux ;
- d'une première phase de concertation avec les élus des communes riveraines du projet, en 2017, durant laquelle ont été discutés le type d'infrastructure pour la liaison intersites et le principe d'une route publique d'accès à la zone puits, accolée à la piste routière privée et au convoyeur semi-enterré (ou bande transporteuse) de la liaison intersites, et connectée à la route départementale D960 ;
- d'une seconde phase de concertation avec le public au cours de l'année 2018, durant laquelle les principes de rétablissement étudiés sur la base des résultats de la première phase de concertation, ont été mis au point.

Les principes retenus à l'issue de la concertation pour le rétablissement des voies interrompues sont les suivants :

- pour les infrastructures privées, à savoir la piste routière et le convoyeur semi-enterré :
 - ✓ des ouvrages de franchissement dénivelés pour les routes départementales et le chemin de Bure à Bonnet ;
 - ✓ des rabattements parallèles à ces infrastructures en empruntant les voies ouvertes au public, en direction des ouvrages de franchissement créés ;
- pour l'infrastructure publique, à savoir la route publique parallèle à la piste routière privée :
 - ✓ des ouvrages de franchissement à niveau (carrefours, rond-point) pour la route départementale D960 et les chemins ruraux rétablis ;

- ✓ un ouvrage de franchissement dénivelé pour la route départementale 132 lequel sera commun avec celui des infrastructures privées ;
- le non-rétablissement en l'absence de besoin d'usage ou de mesure de réduction d'impact.

3.1.5 Conception des rétablissements

Pour l'ITE, au regard des trafics ferroviaires et routiers très faibles, les passages à niveau sont classés en 2^e catégorie conformément à l'arrêté du 18 mars 1991 modifié « relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau » (1). Ce classement induit :

- la mise en place d'une signalisation routière normée, à savoir des panneaux de type G1 dits « croix de Saint-André » doublés dans notre cas de panneaux « Stop », à destination des usagers des voies routières ;
- une bonne visibilité sur quelques centaines de mètres pour permettre une prise de décision en toute sécurité :
 - ✓ par les usagers des chemins depuis les panneaux « Stop » vis-à-vis du convoi ferroviaire ;
 - ✓ par l'agent de la locomotive du convoi ferroviaire circulant sur l'ITE.

Pour respecter ces dispositions, le tracé de certains chemins est modifié. L'installation de barrières automatiques imposées aux passages à niveau de 1^{re} catégorie, n'est pas prévue. La vitesse de circulation des convois ferroviaires sur l'ITE est limitée à 30 km.h⁻¹.

Pour la LIS, les ouvrages de franchissement dénivelés et à niveau sont conçus conformément aux règles de construction des guides Setra de conception des routes et aux règles de sécurité routière applicables aux routes attenantes à ces ouvrages.

En matière de signalisation verticale, elle est mise en place pour :

- réglementer l'accès à la route ouverte au public pour limiter son usage aux véhicules légers (inférieur à 3,5 tonnes) et ayant droit (supérieur à 3,5 tonnes) ;
- préciser le caractère privatif de la piste routière et la limitation de son usage aux véhicules (VL et PL) des entreprises intervenant dans le cadre de la construction et l'exploitation du centre de stockage Cigéo.

Le calendrier de construction de la route ouverte au public est coordonné avec celui des infrastructures privées, pour assurer une continuité d'usage des chemins intersectés interrompus après la mise en service de ces infrastructures.

La vitesse de circulation des véhicules sur la piste routière privative et sur la route ouverte au public est limitée à 70 km.h⁻¹. La piste routière privative est essentiellement destinée à la circulation des véhicules de type poids lourds et certains véhicules légers en lien avec les opérations de maintenance sur la bande transporteuse semi-enterrée. Les autres véhicules légers et convois agricoles et forestiers empruntent essentiellement la route ouverte au public.

Les zones d'intervention potentielles des rétablissements sont représentées dans la pièce intitulée « Plan général des travaux », correspondant à la pièce 3 du présent dossier d'enquête publique.

Le coût des travaux de construction des ouvrages de rétablissement est intégralement pris en charge par l'Andra dans le cadre du coût du projet de centre de stockage. Ce coût est présenté dans la pièce intitulée « Appréciation sommaire des dépenses », correspondant à la pièce 5 du présent dossier d'enquête publique préalable.

3.2 Modalités de rétablissements liés à la création de l'ITE

Les principes décrits dans le paragraphe précédent (cf. Chapitre 3.1 du présent document) se déclinent de la manière suivante pour chaque type de voies.

3.2.1 Les routes départementales

Des réunions avec les services compétents au sein des Conseils Départementaux de la Meuse et de la Haute-Marne, au démarrage des études, ont permis de collecter les informations nécessaires à l'étude des rétablissements des routes départementales interrompues par l'ITE, préalablement à la concertation de 2018.

3.2.1.1 La route départementale D32 – Intersection n° 7

La route départementale D32 est une voirie de desserte locale située dans le département de la Meuse ayant un trafic assez faible (448 véhicules/jour en moyenne). Cette route est impactée par le projet de l'ITE au niveau de la liaison d'Horville-en-Ornois à Luméville-en-Ornois.

Le tronçon concerné présente les caractéristiques suivantes :

- un tracé peu sinueux et légèrement vallonné ;
- une voirie traversée en surplomb par une ligne aérienne haute tension à proximité du tracé de l'ITE ;
- un franchissement de l'ancienne plateforme ferroviaire avec un angle faible constituant un important biais ;
- une chaussée de largeur 5,50 m revêtue d'une couche d'enrobé.

La route départementale D32 appartient au département de la Meuse qui en assure la gestion.

Les usagers de cette route sont essentiellement des particuliers circulant avec des véhicules légers pour des trajets locaux, ainsi que des exploitants agricoles. La part du trafic poids lourds est faible (env. 3 %) et se limite aux besoins agricoles et forestiers.

Le département n'a pas prévu de programme d'aménagement spécifique sur cet axe à court ou moyen termes.

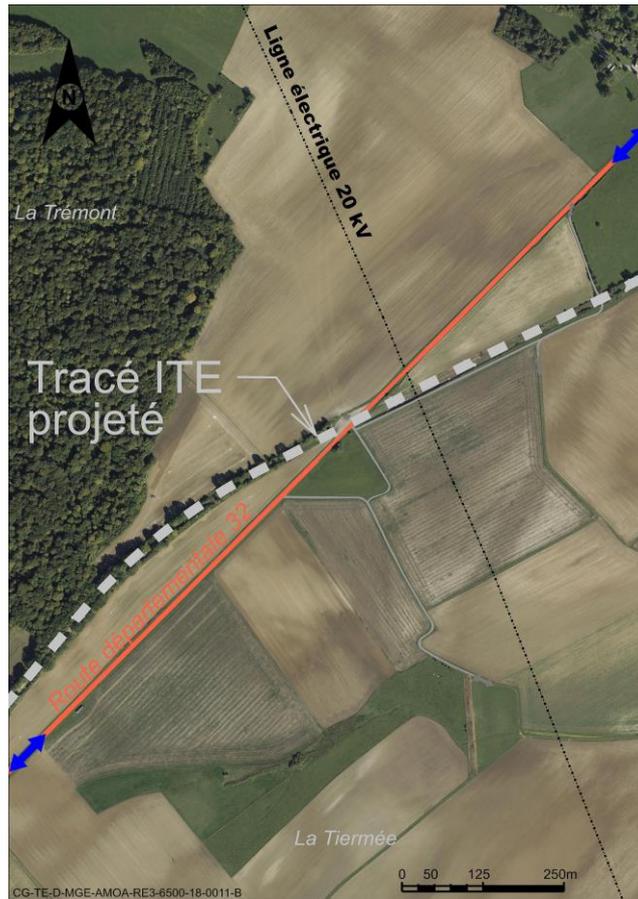


Figure 3-2 Tracé actuel de la route départementale D32

Après concertation, compte tenu de son usage local important, tant en termes de fonctionnement urbain que pour la desserte des parcelles agricoles, le rétablissement de la route départementale est prévu par un pont route passant au-dessus de l'ITE, impliquant la création d'un remblai sur quelques mètres de hauteur.

Ce projet de rétablissement de la route départementale D32 s'effectue en place en s'appuyant sur le tracé actuel de la route ; il conduit à mettre en place un pont route de dimension d'environ 100 m en largeur et 11 m en longueur, agrémenté de murs latéraux d'environ 30 m pour retenir les remblais à l'arrière de l'ouvrage.

La chaussée est revêtue d'un enrobé avec une largeur de 6 m. Un trottoir de part et d'autre de la chaussée est créé pour permettre la circulation des piétons.

Ce rétablissement est une mesure de réduction de l'effet de coupure engendré par la création de l'ITE et de ses conséquences, notamment sur les exploitations agricoles.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre le conseil départemental de la Meuse et l'Andra pour définir les responsabilités de chaque partie. Le projet de répartition envisagé est détaillé au chapitre 3.4.1 du présent document.

3.2.1.2 La route départementale D138 – Intersection n° 11

La route départementale D138 est une voirie de desserte locale située dans le département de la Meuse, ayant un trafic faible (122 véhicules par jour en moyenne). Cette voirie est impactée par le projet de l'ITE au niveau de la liaison de Mandres-en-Barrois à Luméville-en-Ornois.

Le tronçon concerné présente les caractéristiques suivantes :

- un tracé sinueux et vallonné ;
- un franchissement de l'ancienne plateforme ferroviaire avec un angle faible constituant un important biais ;
- une chaussée de largeur variant de 3,50 m à 5,20 m revêtue d'une couche d'enrobé.

La route départementale D138 appartient au département de la Meuse qui en assure la gestion.

Les usagers de cette route sont essentiellement des particuliers circulant avec des véhicules légers pour des trajets locaux, ainsi que des exploitants agricoles. La part du trafic poids lourds est faible (moins de 10 %) et se limite au besoin agricole et forestier.

Le département n'a pas prévu de programme d'aménagement spécifique sur cet axe à court ou moyen terme.

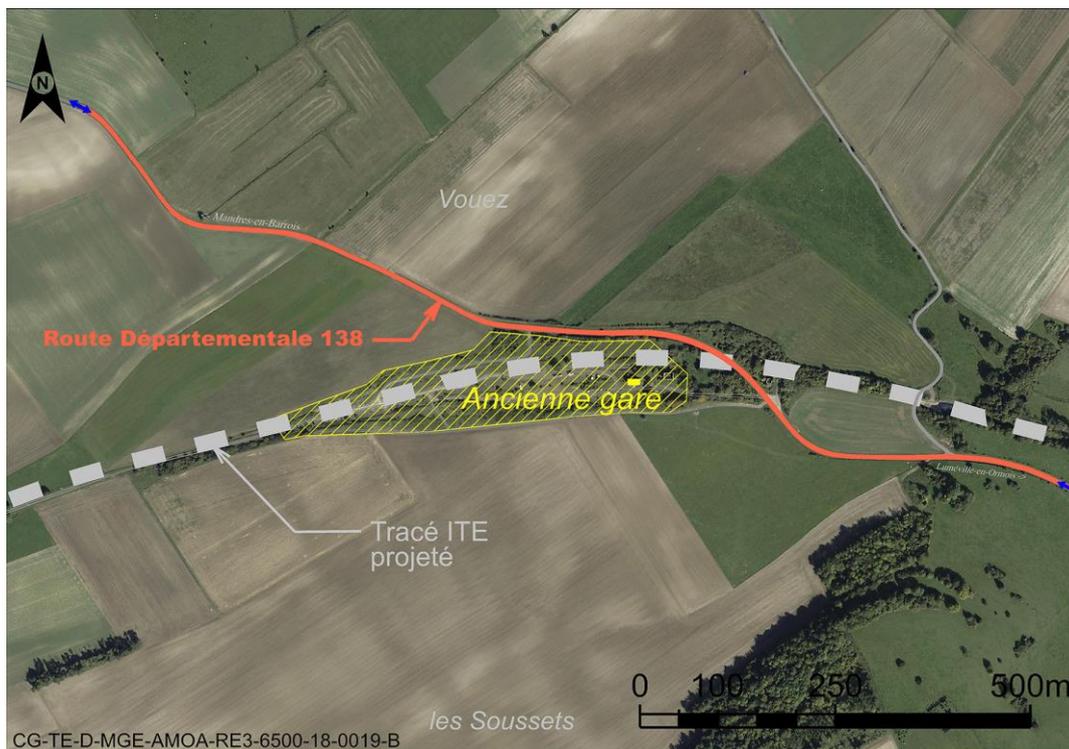


Figure 3-3 Tracé actuel de la route départementale D138

Après concertation, compte tenu de son usage notamment agricole, le rétablissement de la route départementale est prévu au-dessus de l'ITE par un pont route, impliquant la création d'un remblai sur quelques mètres de hauteur.

Le projet de rétablissement de la route départementale D138 s'effectue par le dévoiement partiel de la route existante en passant par le long et au sud de la parcelle de l'ancienne gare de Luméville-en-Ornois. Ce dévoiement permet de franchir la voie ferroviaire à la perpendiculaire et conduit à mettre en place un pont route de dimensions standard d'environ 12 m en largeur et 11 m en longueur.

La chaussée est revêtue d'un enrobé avec une largeur de 6 m. Un trottoir de part et d'autre de la chaussée est créé pour permettre la circulation des piétons.

Ce rétablissement est une mesure de réduction de l'effet de coupure engendré par la création de l'ITE et de ses conséquences, notamment sur l'activité agricole.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre le conseil départemental de la Meuse et l'Andra pour définir les responsabilités de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.1 du présent document.

3.2.1.3 La route départementale D115 a/138 c – Intersection n° 13

La route départementale D115 a/138 c traverse deux départements, la Haute-Marne (RD115 a) et la Meuse (RD138 c). Il s'agit de la liaison entre Cirfontaines-en-Ornois et Mandres-en-Barrois, qui a un trafic très faible (absence de donnée de trafic). Le tronçon impacté par le projet de l'ITE concerne la route départementale D115 a située en Haute-Marne. Il présente les caractéristiques suivantes :

- un tracé peu sinueux et peu vallonné ;
- un franchissement de l'ancienne plateforme ferroviaire à la perpendiculaire ;
- une chaussée de largeur variant de 4,00 m à 4,50 m revêtue d'une couche d'enrobé.

Au droit de l'intersection avec le tracé ferroviaire, la route départementale D115a appartient au département de la Haute-Marne qui en assure la gestion.

Les usagers de cette route sont essentiellement des particuliers circulant avec des véhicules légers pour des trajets locaux, ainsi que des exploitants agricoles. La part du trafic poids lourds peut être considérée comme nulle.

Le département n'a pas prévu de programme d'aménagement spécifique sur cet axe à court ou moyen terme.

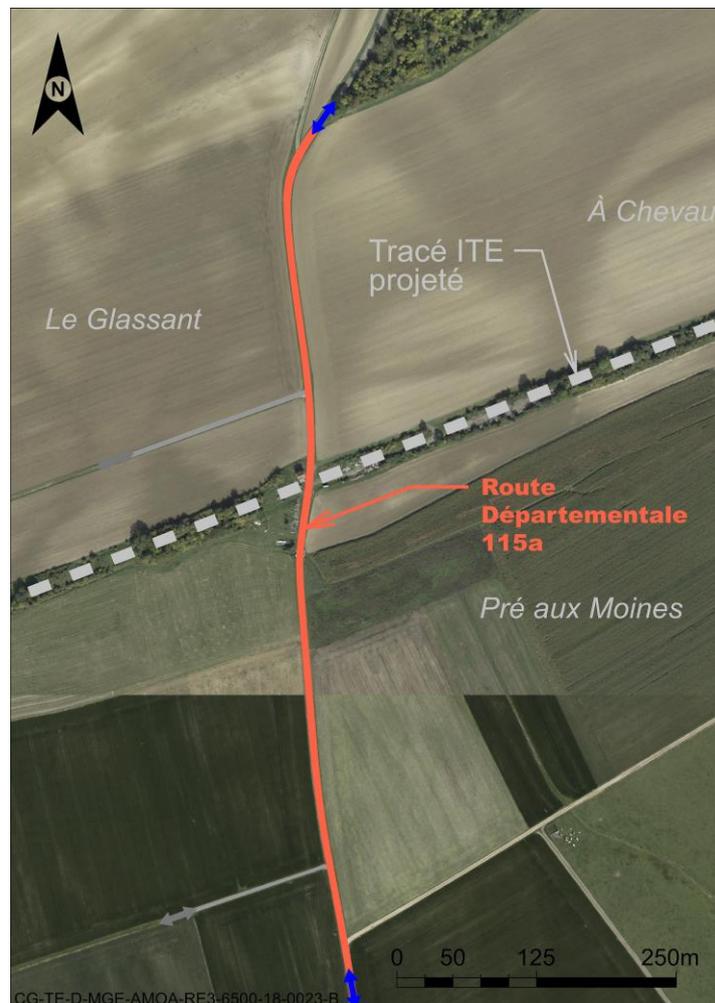


Figure 3-4 Tracé actuel de la route départementale D115 a/138 c

Après concertation, compte tenu de son usage notamment agricole, le rétablissement de la route départementale est prévu au-dessus de l'ITE par un pont route, impliquant la création d'un remblai sur quelques mètres de hauteur.

Le projet de rétablissement la routes départementale D138 c/D115 a s'effectue au niveau du point d'interception en s'appuyant sur le tracé actuel de la route. Ce rétablissement conduit à mettre en place un pont route de dimension standard : largeur 10 m et longueur 11 m.

Ce rétablissement est une mesure de réduction de l'effet de coupure engendré par la création de l'ITE et de ses conséquences, notamment sur l'activité agricole.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre le conseil départemental de la Haute-Marne et l'Andra pour définir les responsabilités de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.1 du présent document.

3.2.2 Les chemins ruraux et agricoles

Des réunions avec les collectivités concernées par les chemins interrompus par l'ITE, au démarrage des études, ont permis de collecter les informations nécessaires à l'étude des rétablissements desdits chemins, préalablement à la concertation de 2018.

3.2.2.1 Chemin de la Vallée de Fraumont – Intersection n° 1

Le chemin de la Vallée de Fraumont est un chemin agricole situé sur la commune de Gondrecourt-le-Château. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de terre et graviers. Sa largeur est d'environ 2,5 m.

Il assure la desserte des parcelles agricoles situées au Sud de la plateforme ferroviaire lesquelles sont enclavées par deux anciens débranchements ferroviaires⁵ :

- un au nord-est en sortie de la gare de Gondrecourt-le-Château ;
- un second 400 m plus au sud-ouest du chemin.

Ces deux débranchements encaissés ne sont plus en service. Aucun autre accès n'est disponible pour assurer la desserte des parcelles enclavées. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles par jour. Les usagers de ce chemin sont exclusivement des exploitants agricoles.

L'accès au chemin de la Vallée de Fraumont s'effectue depuis le chemin de Chassey à Gondrecourt-le-Château situé au nord de la plateforme existante. Par voie de conséquence, les exploitants agricoles souhaitant accéder aux parcelles situées au sud de l'ancienne plateforme n'ont d'autre choix que d'emprunter cette dernière sur une cinquantaine de mètres comme illustré sur la figure 3-5.

⁵ Débranchement ferroviaire : point de connexion de deux lignes ferroviaires. Dans le cas de l'ancienne ligne Gondrecourt-le-Château (55) /Joinville (52), les deux débranchements ferroviaires permettaient de desservir Neufchâteau (88) depuis Gondrecourt-le-Château (55) et Joinville (52)

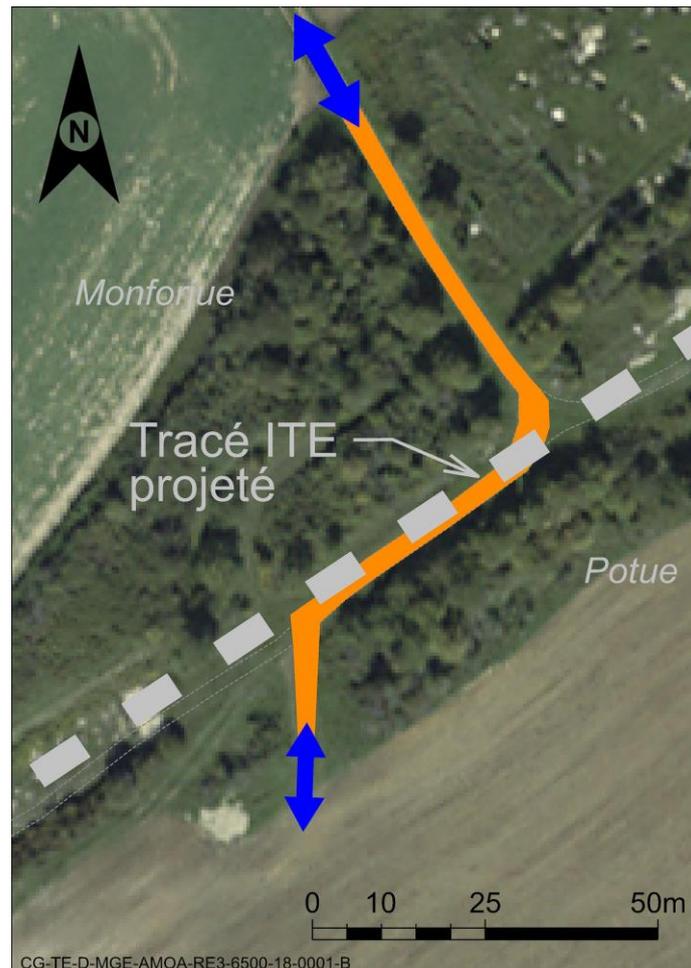


Figure 3-5 Tracé actuel du chemin de la Vallée de Fraumont

Après concertation, ce chemin permettant de désenclaver des parcelles situées au Sud de l'ITE, son rétablissement est nécessaire.

Ce rétablissement est une mesure de réduction de l'effet de coupure engendré par la création de l'ITE et de ses conséquences sur l'activité agricole.

Le chemin étant situé à niveau de la plateforme actuelle, son rétablissement par passage à niveau est privilégié. Il est prévu d'adapter son tracé pour permettre d'assurer la sécurité des usagers vis-à-vis des circulations ferroviaires et inversement.

Le revêtement du chemin rétabli est prévu en empièchement. Sa largeur est de l'ordre de 4 m.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra pour définir la responsabilité de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.2 du présent document.

3.2.2.2 Chemin de Fromont-Tillancourt – Intersection n° 2

Le chemin de Fromont-Tillancourt est un chemin rural situé sur la commune de Gondrecourt-le-Château, à la limite de la commune d'Horville-en-Ornois. Il appartient à la commune de Gondrecourt-le-Château qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de terre et graviers. Il franchissait la plateforme ferroviaire *via* un pont-maçonnerie en forme de voûte passant au-dessus de cette dernière, toutefois cet ouvrage a été démoli durant l'évacuation de la décharge située sous cet ouvrage. Cet ouvrage présentait d'importantes dégradations structurelles qui remettaient en cause sa solidité à court terme. La largeur du chemin est d'environ 2,5 m.

Ce chemin assurait la desserte de trois parcelles enclavées par la présence d'un ancien débranchement ferroviaire encaissé et les cours d'eau, situées au sud de la plateforme ferroviaire. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles par jour.

Depuis la démolition de l'ouvrage maçonné, les usagers de ce chemin sont essentiellement des exploitants agricoles. Un rétablissement provisoire depuis le chemin de la Vallée de Fraumont permet la desserte des trois parcelles.

L'accès au chemin de Fromont-Tillancourt s'effectue depuis le chemin de Chassey à Gondrecourt-le-Château situé au nord-ouest de l'ancien ouvrage de franchissement de la plateforme.

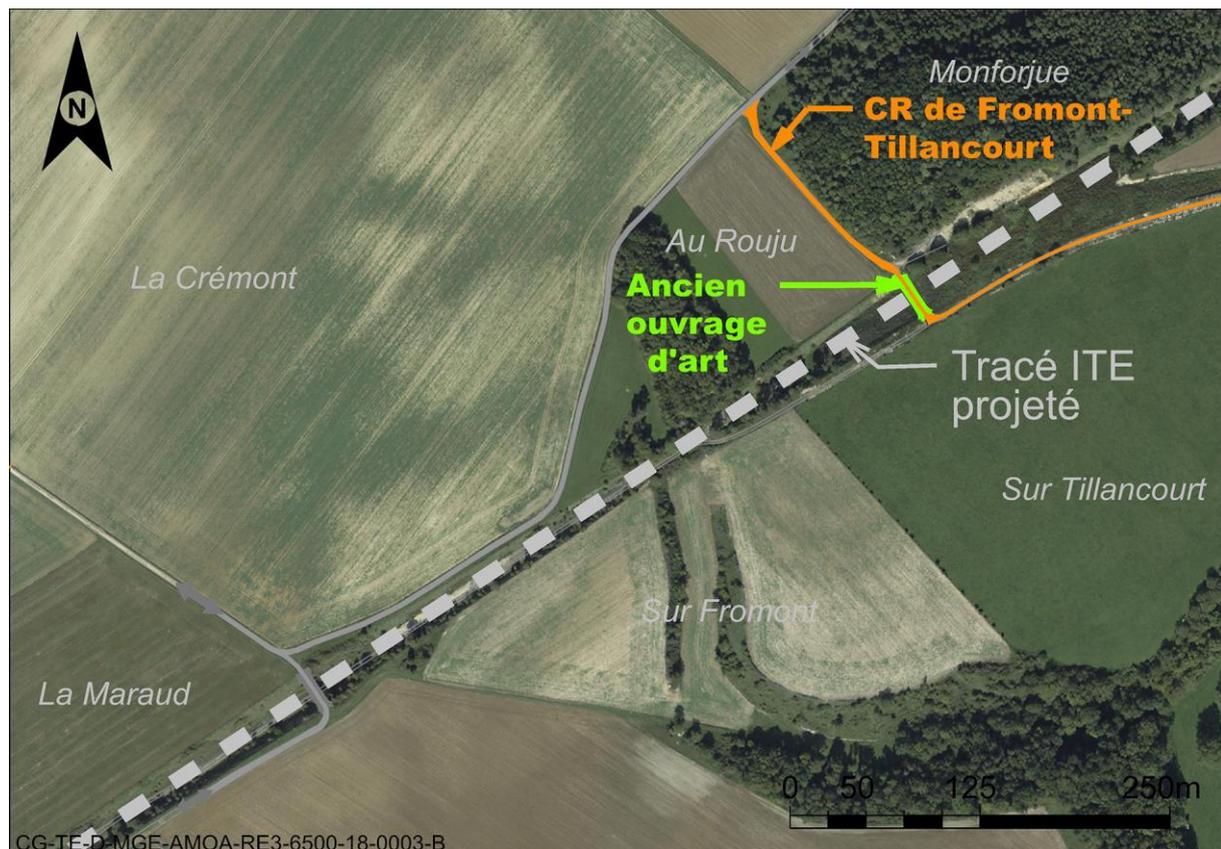


Figure 3-6 Tracés actuels du chemin de Fromont-Tillancourt

Le fonctionnement provisoire permettant d'accéder aux trois parcelles de façon satisfaisante, il est prévu un rabattement vers le chemin de la Crémont. La desserte des parcelles accessibles actuellement par le chemin de Fromont-Tillancourt est assurée par :

- une desserte Nord et latérale à l'ITE s'appuyant sur le chemin rural de Chassey-Beaupré à Gondrecourt-le-Château ;
- une traversée de l'ITE par le chemin de la Crémont ;
- une desserte Sud et latérale à l'ITE jusqu'aux parcelles enclavées.

Le revêtement du chemin de cette desserte Sud est prévu en empièchement. Sa largeur est de l'ordre de 4 m.

Ce rétablissement est une mesure de réduction de l'effet de coupure et d'enclavement des parcelles agricoles engendré par la création de l'ITE.

Pour l'exploitation future des parties de chemin créé, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra pour définir la responsabilité de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.2 du présent document.

3.2.2.3 Chemin de la Crémont – Intersection n° 3

Le chemin de la Crémont est un chemin rural situé sur la commune d'Horville-en-Ornois. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de terre et graviers et franchit la plateforme ferroviaire *via* un pont-maçonné en forme de voûte passant au-dessus de cette dernière. Cet ouvrage ne présente pas de dégradation structurelle remettant en cause sa solidité à court et moyen termes, contrairement à celui du chemin de Fromont-Tillancourt. La largeur du chemin est d'environ 2,5 m.

Il assure la desserte des parcelles situées au Sud de la plateforme ferroviaire *via* la route départementale D32. Il est connecté au chemin du Maraude *via* le chemin latéral au chemin de fer. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles par jour.

Les usagers de ce chemin sont essentiellement des exploitants agricoles.

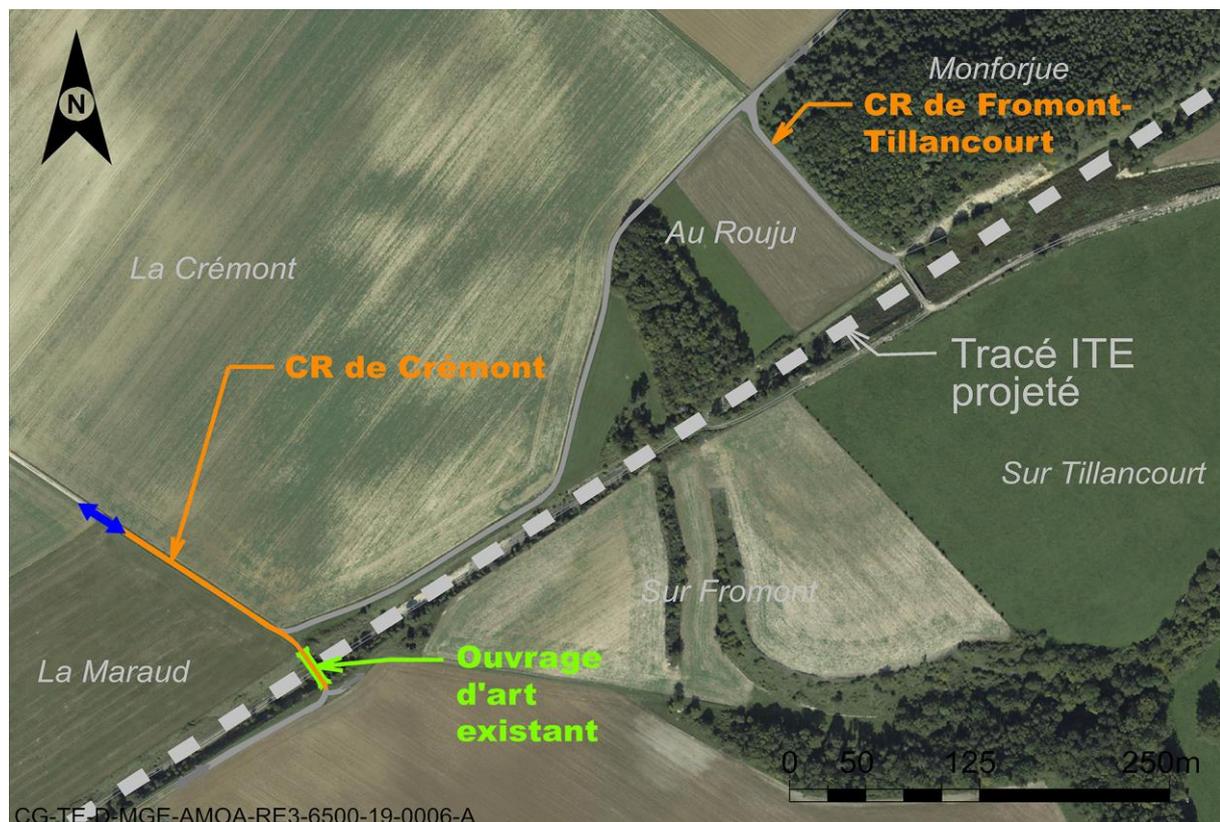


Figure 3-7 Tracés actuels du chemin de la Crémont

L'état de l'ouvrage existant permet son maintien en l'état. Pour sa pérennité dans la durée et l'amélioration de la circulation et de la sécurité des usagers, il est prévu la réhabilitation du tablier de l'ouvrage. Cette opération doit permettre d'augmenter la largeur de passage sur l'ouvrage et de disposer d'équipements de gestion des eaux de pluies et de sécurité respectant les normes actuelles.

Le maintien et la réhabilitation à terme de cet ouvrage est une mesure de réduction de l'effet de coupure et d'enclavement des parcelles agricoles engendré par la création de l'ITE.

Le revêtement du chemin est prévu en empierrement. Sa largeur est de l'ordre de 4 m.

Le pont reste la propriété de la commune d'Horville-en-Ornois qui en assure l'exploitation après les travaux d'amélioration et de confortement de l'ouvrage. Une convention sera établie en ce sens entre la collectivité et l'Andra.

3.2.2.4 Chemin du Maraud – Intersection n° 4

Le chemin du Maraud est un chemin agricole situé sur la commune d'Horville-en-Ornois. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de terre et graviers. Il franchit perpendiculairement l'ancienne plateforme ferroviaire au niveau du terrain naturel. Sa largeur est d'environ 2,5 m.

Il assure la desserte des parcelles situées au Sud de la plateforme ferroviaire *via* le centre-bourg d'Horville-en-Ornois. Il est notamment connecté au chemin de la Crémont, *via* le chemin latéral au Chemin de Fer. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles par jour.

Les usagers de ce chemin sont exclusivement des exploitants agricoles.

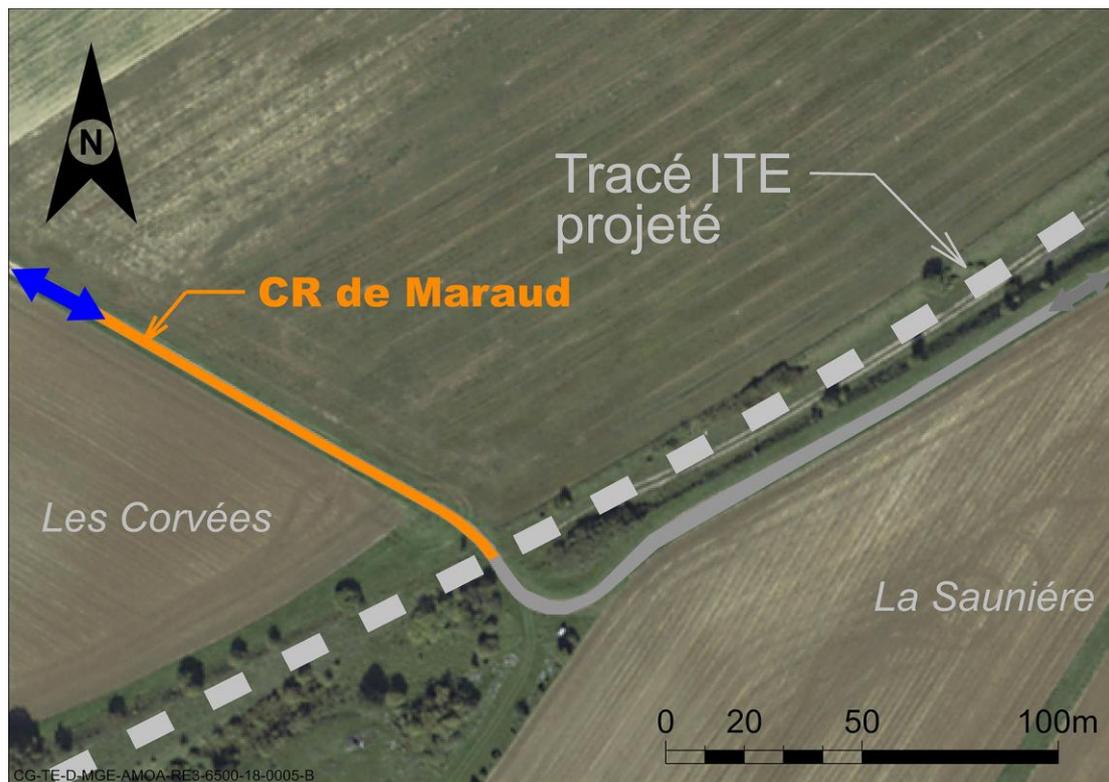


Figure 3-8 Tracé actuel du chemin de Maraud

Bien que ce chemin ne desserve pas de parcelles enclavées, après concertation, son rétablissement est une mesure de réduction des incidences de la création de l'ITE sur le fonctionnement des exploitations agricoles.

Le chemin étant situé à niveau de la plateforme actuelle, son rétablissement par passage à niveau est privilégié. Son tracé n'est pas ou peu modifié.

Le revêtement du chemin est prévu en empièchement. Sa largeur est de l'ordre de 4 m.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra pour définir les responsabilités de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.2 du présent document.

3.2.2.5 Chemin de Papon – Intersection n° 5

Le chemin de Papon est un chemin rural situé sur la commune d'Horville-en-Ornois. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu sur la partie située au Nord de l'ancienne plateforme ferroviaire, d'une couche d'enrobé et, sur la partie située au Sud, de terre et graviers. Il est situé en contrebas, de quelques mètres, de la plateforme ferroviaire existante. Des vestiges d'un pont sont présents au droit de l'intersection. La largeur du chemin est d'environ 4 m.

Ce chemin assure la desserte de plusieurs parcelles situées au Sud de la plateforme ferroviaire via le centre-bourg d'Horville-en-Ornois. Il est relié à un maillage de chemins ruraux. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles par jour.

Les exploitants agricoles locaux utilisent ponctuellement l'ancienne plateforme ferroviaire et le surplomb laissé par l'ouvrage démantelé, en tant que plateforme de chargement. Pour cela, les riverains empruntent un chemin au Sud de l'ouvrage longeant l'ancienne voie ferrée sur 350 m environ vers l'Ouest, puis gravissent une courte rampe et atteignent ainsi le haut du remblai de la voie ferrée.

Les usagers de ce chemin sont essentiellement des exploitants agricoles.

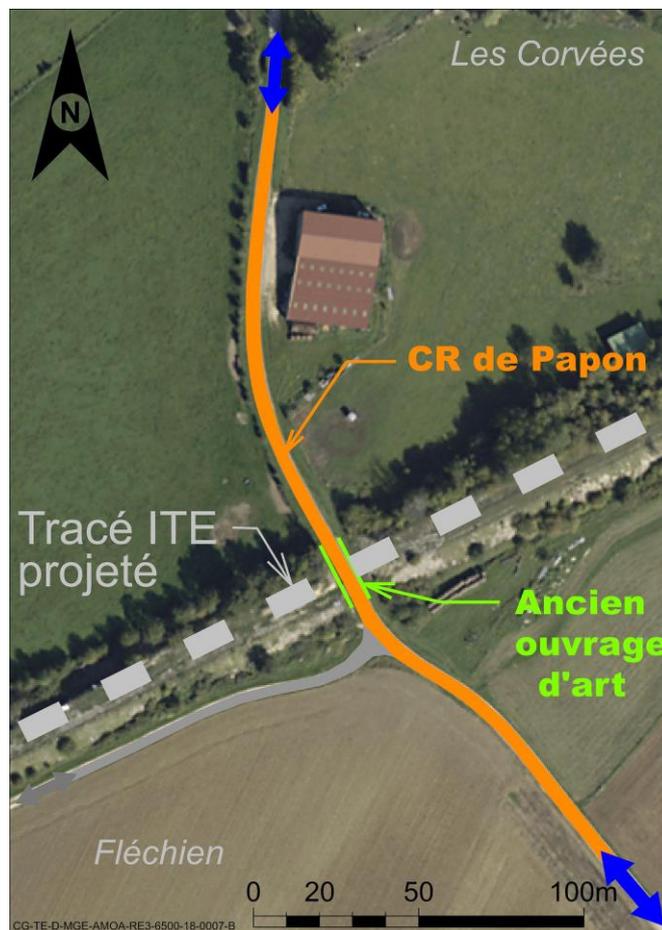


Figure 3-9 Tracé actuel du chemin de Papon

Le chemin de Papon constitue une desserte agricole structurante dans le territoire. Après concertation, son maintien en place s'impose afin de réduire les incidences de la création de l'ITE sur l'activité agricole.

Le chemin étant situé sous le niveau de la plateforme de l'ITE, son rétablissement par un pont rail est nécessaire. Son tracé n'est pas modifié.

Le revêtement du chemin est prévu en empierrement. Sa largeur est de l'ordre de 5,5 m et sa hauteur libre sous ouvrage est de l'ordre de 4,5 m.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra pour définir la responsabilité de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.2 du présent document.

3.2.2.6 Chemin de Grévinés – Intersection n° 6

Le chemin de Grévinés est un chemin agricole situé sur la commune d'Horville-en-Ornois. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de terre et graviers. Il franchit perpendiculairement l'ancienne plateforme ferroviaire au niveau du terrain naturel. Sa largeur est d'environ 2,5 m.

Il assure la desserte des parcelles agricoles au Sud de la route départementale D32 et de l'ancienne plateforme ferroviaire. Le chemin longe au Sud la plateforme ferrée vers l'Ouest, puis se dirige vers le Sud. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles par jour.

Les usagers de ce chemin sont exclusivement des exploitants agricoles.

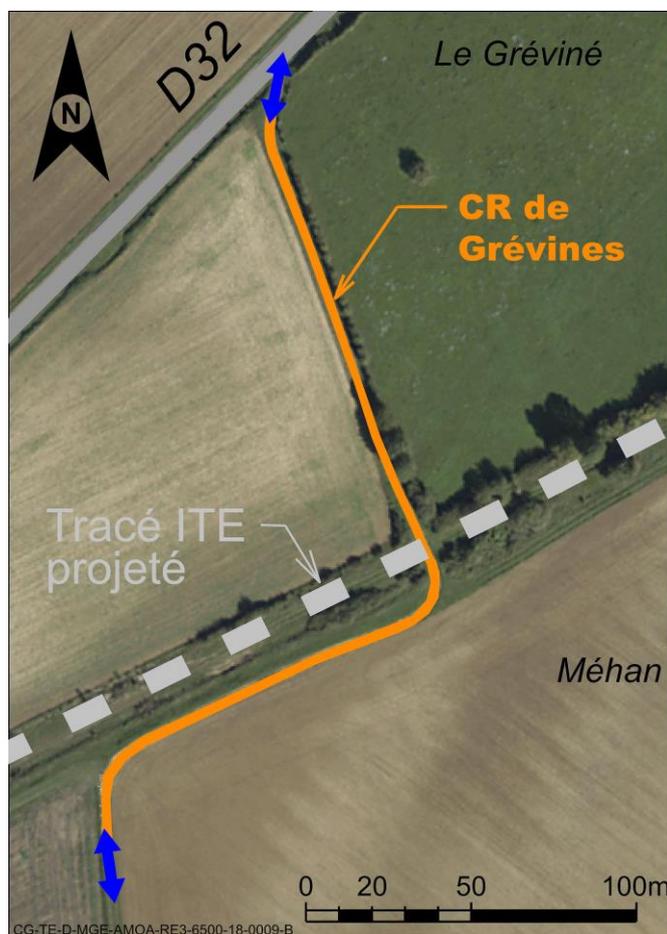


Figure 3-10 Tracé actuel du chemin de Grévinés

Après concertation, l'aménagement prévu pour le rétablissement de la route départementale D32 ainsi que l'absence de chemin se raccordant au chemin de Papon, implique la nécessité de rétablir le chemin de Grévinés.

Le chemin étant situé à niveau de la plateforme actuelle, son rétablissement par passage à niveau est privilégié. Il est prévu d'adapter son tracé pour permettre d'assurer la sécurité des usagers vis-à-vis des circulations ferroviaires et inversement.

Le revêtement du chemin est prévu en empierrement. Sa largeur est de l'ordre de 4 m.

Ce rétablissement est une mesure de réduction de l'effet de coupure et d'enclavement des parcelles agricoles engendré par la création de l'ITE.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra pour définir les responsabilités de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.2 du présent document.

3.2.2.7 Chemin n° 9 « latéral au Chemin de Fer » - Intersection n° 8

Le chemin n° 9 « latéral au Chemin de Fer » est un chemin agricole situé sur la commune de Luméville-en-Ornois, rattachée à Gondrecourt-le-Château. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de terre et graviers. Il franchit perpendiculairement l'ancienne plateforme ferroviaire au niveau du terrain naturel. Son raccordement à la route départementale D32 s'effectue sur une cinquantaine de mètres en direction de Luméville-en-Ornois avec un fort biais et une pente importante. Cette configuration de raccordement ne permet pas une bonne visibilité. La largeur du chemin est d'environ 3 m.

Ce chemin assure la desserte des parcelles situées au Nord de l'ancienne plateforme ferroviaire entre ladite plateforme et le bois aux Moines. Il est accessible depuis la route départementale D32 et depuis le chemin n° 5 de Luméville-en-Ornois à Tourailles-aux-Bois. L'accès direct depuis la route départementale permet d'éviter le passage sur le pont du chemin n° 5, limité aux convois routiers ayant une charge utile inférieure ou égale à 7,5 tonnes. Le trafic sur le chemin n° 9 se limite à quelques convois agricoles par jour. Le débouché sur la route départementale D32 est rendu dangereux par le manque de visibilité.

Les usagers de ce chemin sont exclusivement des exploitants agricoles.

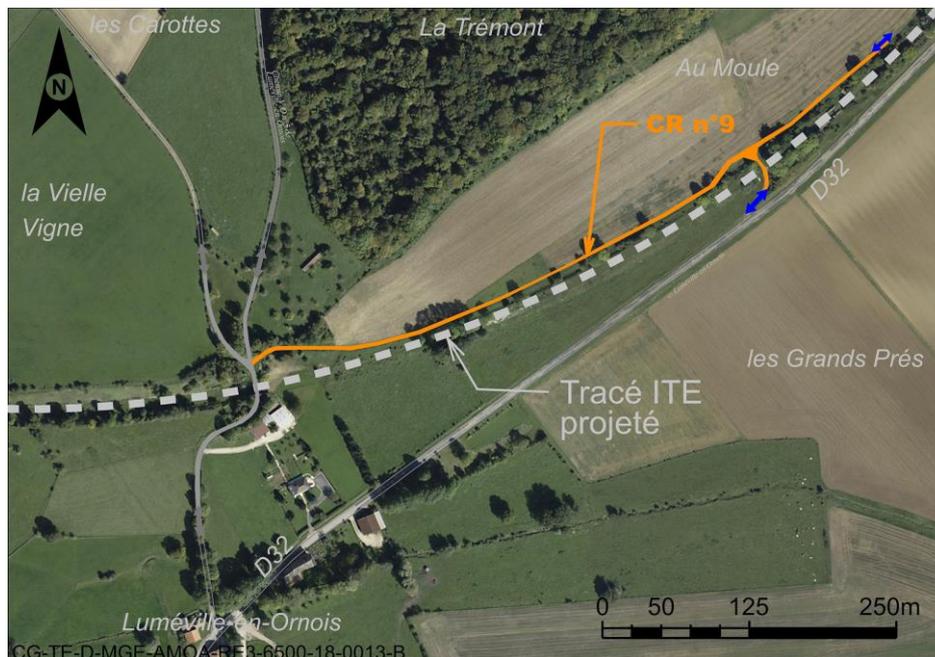


Figure 3-11 Tracé actuel du chemin n° 9 « latéral au Chemin de Fer »

Le chemin n° 9 « latéral au Chemin de Fer » est connecté à la route départemental D32 et au chemin n° 5 de Luméville-en-Ornois à Tourailles-aux-Bois. La configuration de son raccordement à la route départementale D32 ne permet pas le maintien de l'intersection, les règles de sécurité ne pouvant pas être améliorées pour la mise en service de l'ITE.

Les parcelles accessibles actuellement par le chemin n° 9 latéral au Chemin de Fer le sont également par le chemin n° 5 de Luméville-en-Ornois à Tourailles-aux-Bois (cf. ci-après). Par conséquent, le rétablissement du chemin n°9 « latéral au Chemin de Fer » s'effectue en rabattant la circulation vers le chemin n°5.

3.2.2.8 Chemin n° 5 de Luméville-en-Ornois à Tourailles-aux-Bois – Intersection n° 9

Le chemin n° 5 de Luméville-en-Ornois à Tourailles-aux-Bois est un chemin agricole situé sur la commune de Luméville-en-Ornois, rattachée à Gondrecourt-le-Château. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu d'enrobé et franchit la plateforme ferroviaire *via* un pont droit en béton passant au-dessus de cette dernière. Cet ouvrage présente des dégradations structurelles remettant en cause sa solidité à moyen terme. La largeur du chemin est d'environ 2,5 m. Cet ouvrage est interdit aux véhicules de masse supérieure à 12 tonnes.

Ce chemin assure la desserte les parcelles agricoles et forestières situées au Nord de Luméville-en-Ornois *via* la route départementale route départementale D32 et une habitation au Sud de la plateforme ferroviaire. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles et forestiers par jour. La limitation du tonnage du pont existant contraint son usage.

Les usagers de ce chemin sont exclusivement des exploitants forestiers et agricoles.

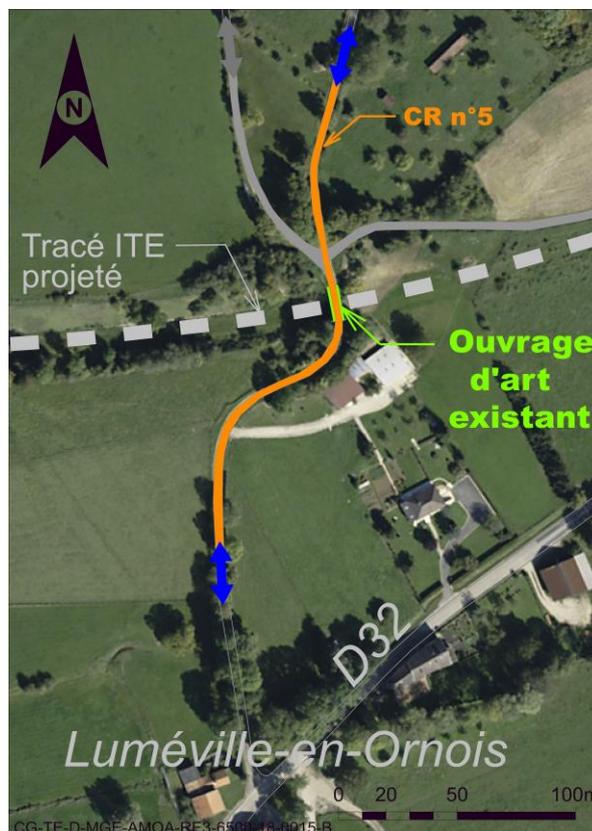


Figure 3-12

Tracé actuel du chemin n° 5 de Luméville-en-Ornois à Tourailles-aux-Bois

Après concertation, afin de maintenir les circulations agricoles et sylvicoles, le maintien du pont existant au-dessus de la plateforme ferroviaire est prévu, d'autant que l'état de l'ouvrage existant le permet. Pour la pérennité du pont dans la durée et l'amélioration de la circulation et de la sécurité des usagers, il est prévu la réhabilitation du tablier de l'ouvrage. Cette opération doit permettre d'augmenter la largeur de passage sur l'ouvrage et de disposer d'équipements de gestion des eaux de pluies et de sécurité respectant les normes actuelles. Par contre, il n'est pas prévu d'augmenter sa capacité de charge limitée à 12 tonnes actuellement.

Le maintien et la réhabilitation à terme de cet ouvrage est une mesure de réduction de l'effet de coupure et d'enclavement des parcelles agricoles et sylvicoles engendré par la création de l'ITE.

Le revêtement du chemin est prévu en enrobé. Sa largeur est de l'ordre de 4 m.

Le pont reste la propriété de la commune de Gondrecourt-le-Château qui en assure l'exploitation après les travaux d'amélioration et de confortement de l'ouvrage. Une convention sera établie en ce sens entre la collectivité et l'Andra.

3.2.2.9 Chemin de Vouez – Intersection n° 10

Le chemin de Vouez est un chemin rural situé sur la commune de Luméville-en-Ornois, rattachée à Gondrecourt-le-Château. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de terre et graviers. Il franchit perpendiculairement l'ancienne plateforme ferroviaire au niveau du terrain naturel. Sa largeur est d'environ 3,5 m.

Il assure la desserte des parcelles agricoles situées au Nord de l'ancienne plateforme ferroviaire *via* la route départementale D138 au sud et le centre-bourg de Mandres-en-Barrois au Nord. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles par jour.

Ce chemin est sinueux et en forte pente sur sa partie Nord. Le raccordement avec la route départementale D138 s'effectue avec un biais important dégradant la visibilité.

Les usagers de ce chemin sont essentiellement des exploitants agricoles.



Figure 3-13 Tracé actuel du chemin de Vouez

Bien que ce chemin ne desserve pas de parcelles enclavées, après concertation, son rétablissement est une mesure de réduction des incidences de la création de l'ITE sur le fonctionnement des exploitations agricoles.

Le chemin étant situé à niveau de la plateforme actuelle, son rétablissement par passage à niveau est privilégié. Il est prévu d'adapter son tracé pour permettre d'assurer la sécurité des usagers vis-à-vis des circulations ferroviaires et inversement.

Le revêtement du chemin est prévu en empièchement. Sa largeur est de l'ordre de 4 m.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra pour définir les responsabilités entre chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.2 du présent document.

3.2.2.10 Chemin d'exploitation Le Closet – Intersection n° 12

Dans le secteur de la plateforme ferroviaire, le chemin d'exploitation Le Closet est un chemin agricole situé en limite communale et départementale des communes de Cirfontaines-en-Ornois et Luméville-en-Ornois, rattachée à Gondrecourt-le-Château. Il appartient aux deux communes qui en assurent sa gestion dans ce secteur.

Ce chemin est revêtu de terre et graviers. Il franchit perpendiculairement l'ancienne plateforme ferroviaire au niveau du terrain naturel. Sa largeur est d'environ 3,5 m.

Il relie deux exploitations agricoles situées au Nord sur la commune de Mandres-en-Barrois et au Sud sur la commune de Chassey-Beaupré. Il assure la desserte des parcelles agricoles situées entre ces deux exploitations. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles par jour.

Les usagers de ce chemin sont exclusivement des exploitants agricoles.

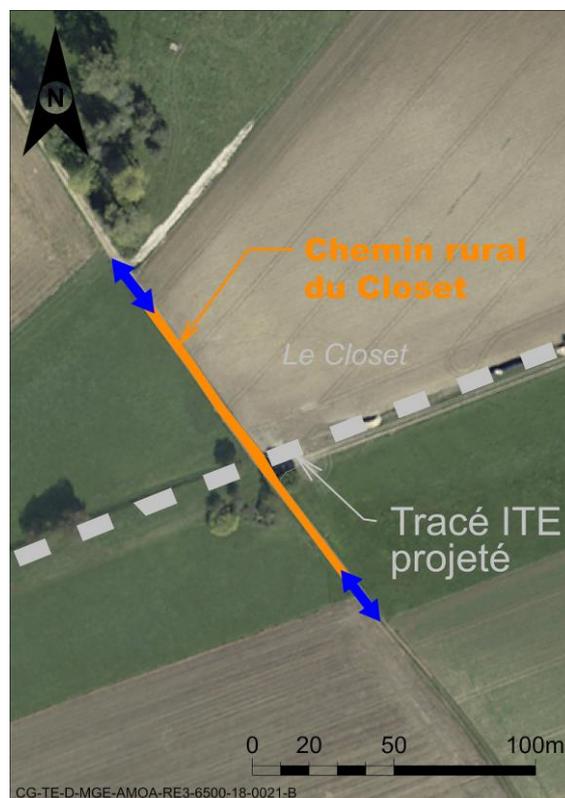


Figure 3-14 Tracé actuel du chemin du Closet

Le chemin Le Closet constitue une desserte agricole structurante dans le territoire eu égard à la position des deux fermes à chacune de ses extrémités. De fait, après concertation, son maintien en place s'impose afin de réduire les incidences de la création de l'ITE sur l'activité agricole.

Le chemin étant situé à niveau de la plateforme actuelle, son rétablissement par passage à niveau est privilégié. Son tracé n'est pas modifié.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra pour définir les responsabilités de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.2 du présent document.

3.2.2.11 **Chemin de la Courbière, chemin de Saunière, chemin de la Côte de Glandenoie chemin du Pierrier et chemin des Anges – Intersections n° 14 à n° 18**

Le chemin de la Courbière (intersection n° 14) est un chemin rural d'exploitation situé sur la commune de Cirfontaines-en-Ornois. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de gravillons fixé sur une couche de bitume. Il a fait l'objet de récents travaux d'aménagements. Selon les informations recueillies auprès de la commune de Cirfontaines-en-Ornois, il est prévu que ce chemin soit revêtu à l'horizon de 2030-2035, d'un enrobé. Sa largeur est d'environ 4 m.

Le chemin de la Courbière croise le chemin de la Saunière à proximité du projet de tracé de l'ITE.

Il assure la desserte des parcelles agricoles et forestières depuis la route départementale D175 reliant les communes de Cirfontaines-en-Ornois et Gillaumé. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles et forestiers par jour. Les grumiers sont amenés à emprunter cet itinéraire pour desservir le bois de Glandenoie.

Les usagers de ce chemin sont essentiellement des exploitants forestiers et agricoles.

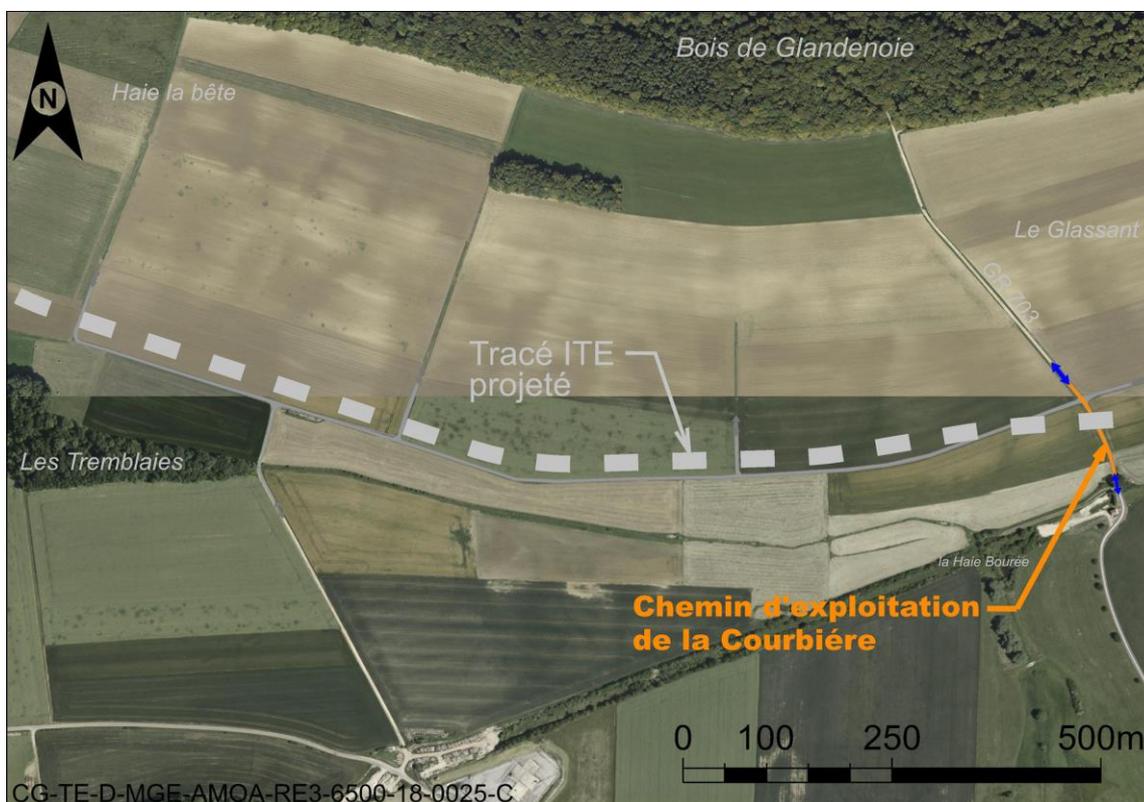


Figure 3-15 Tracé actuel du chemin de la Courbière

Le chemin de Saunière (intersection - n° 15) est un chemin rural d'exploitation situé sur la commune de Cirfontaines-en-Ornois. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de terre et graviers. Sa largeur est d'environ 2,5 m.

Il assure la desserte d'est en ouest de plusieurs parcelles agricoles et chemins agricoles depuis la route départementale D115a. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles par jour.

Les usagers de ce chemin sont essentiellement des exploitants agricoles.

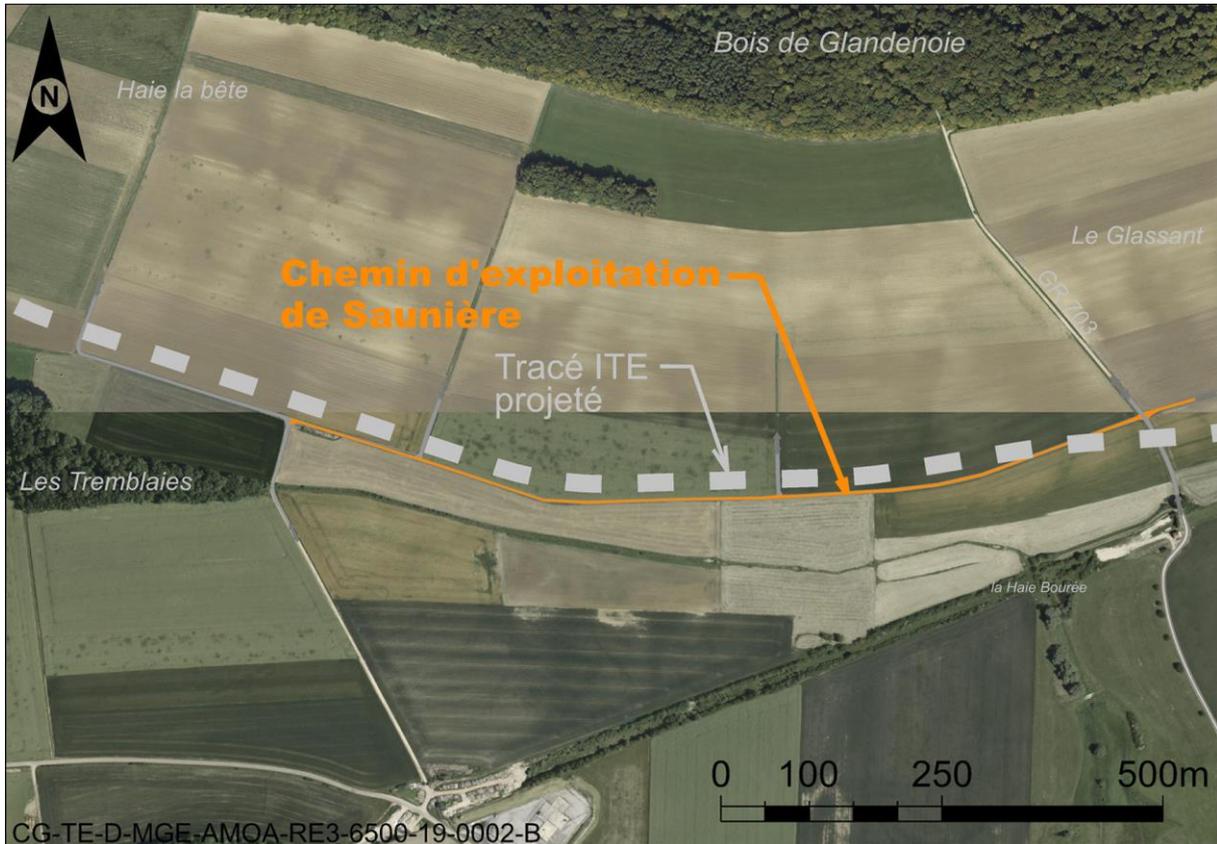


Figure 3-16 Tracé actuel du chemin de Saunière

Le chemin de la Côte de Glandenoie (intersection n° 16) est un chemin agricole d'exploitation situé sur la commune de Cirfontaines-en-Ornois. Il appartient à la commune.

Ce chemin est revêtu de terre et connecté perpendiculairement au chemin d'exploitation de la Saunière.

Ce chemin n'est plus matérialisé sur le territoire en tant que tel, car il n'est utilisé que par les exploitants des parcelles qui lui sont contiguës. Seule sa connexion aux parcelles attenantes depuis le chemin de Saunière est maintenue.

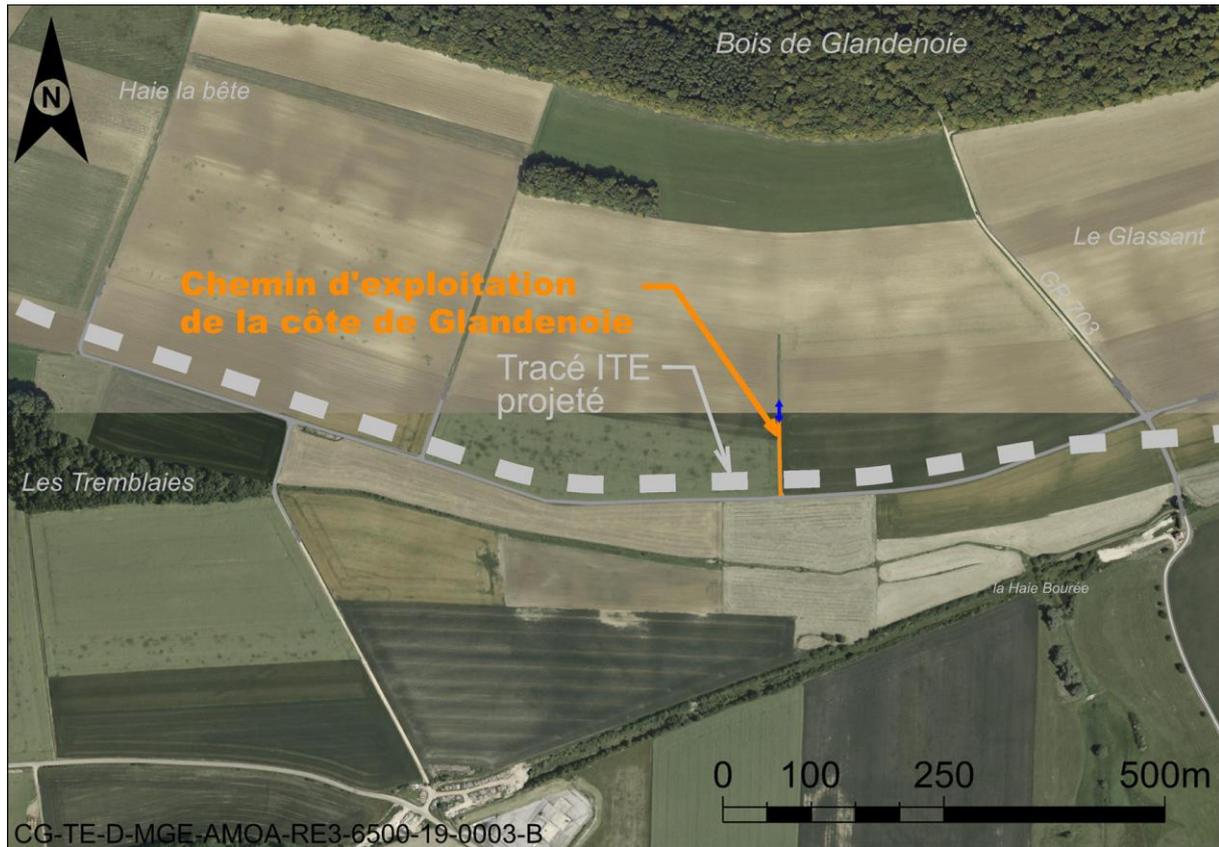


Figure 3-17 Tracé actuel du chemin de Glandenoie

Le chemin du Pierrier (intersection n° 17) est un chemin agricole d'exploitation situé sur la commune de Cirfontaines-en-Ornois. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de terre engazonnée et connecté perpendiculairement au chemin de la Saunière. Sa largeur est d'environ 2,5 m.

Il assure la desserte des parcelles agricoles situées au Nord de ce dernier ainsi que du bois de Glandenoie. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles voire forestiers par jour.

Les usagers de ce chemin sont exclusivement des exploitants forestiers et agricoles.

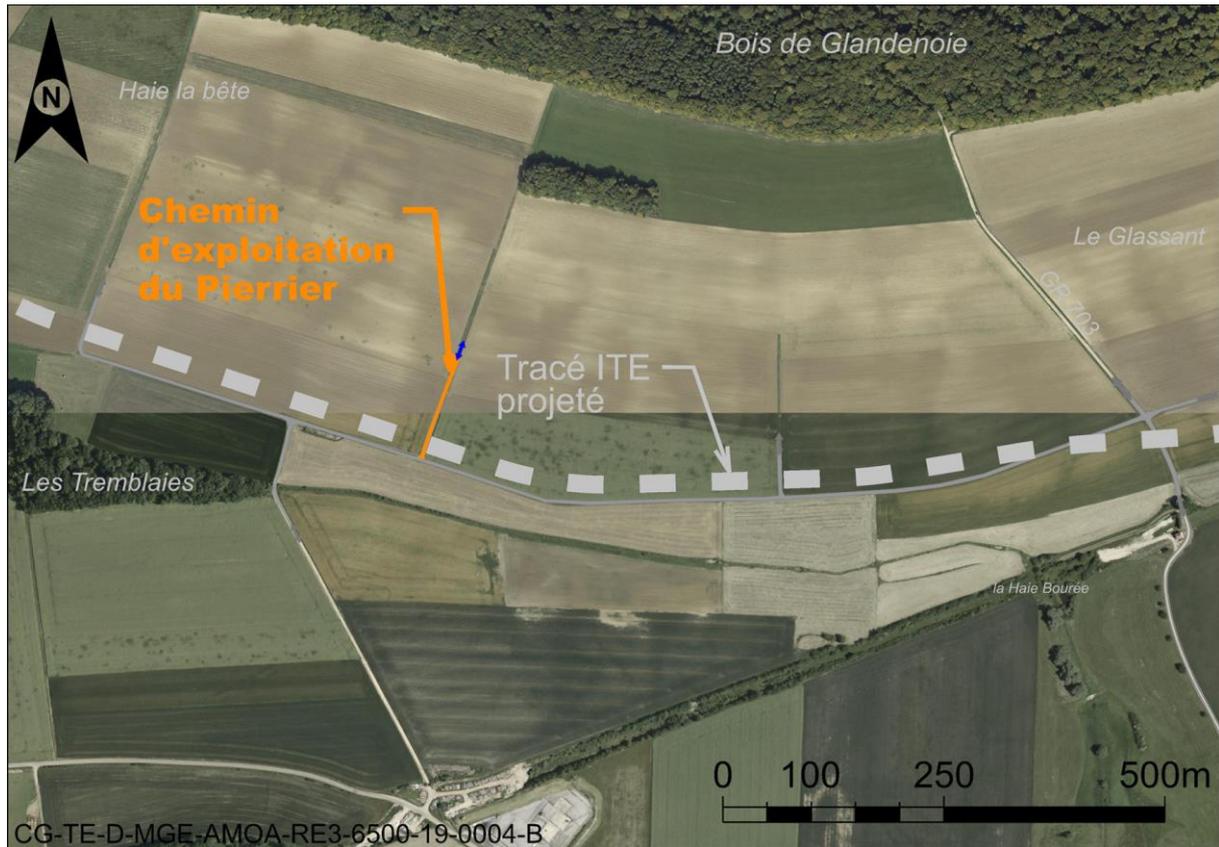


Figure 3-18 Tracé actuel du chemin du Pierrier

Le chemin des Anges (intersection n° 18) est un chemin agricole d'exploitation situé sur la commune de Cirfontaines-en-Ornois. Il appartient à la commune qui en assure sa gestion.

Ce chemin est revêtu de terre et connecté perpendiculairement au chemin de la Saunière. Sa largeur est d'environ 2,5 m.

Il assure la desserte des parcelles agricoles situées au Nord de ce dernier ainsi que du bois de Glandenoie. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles voire forestiers par jour.

Les usagers de ce chemin sont exclusivement des exploitants forestiers et agricoles.

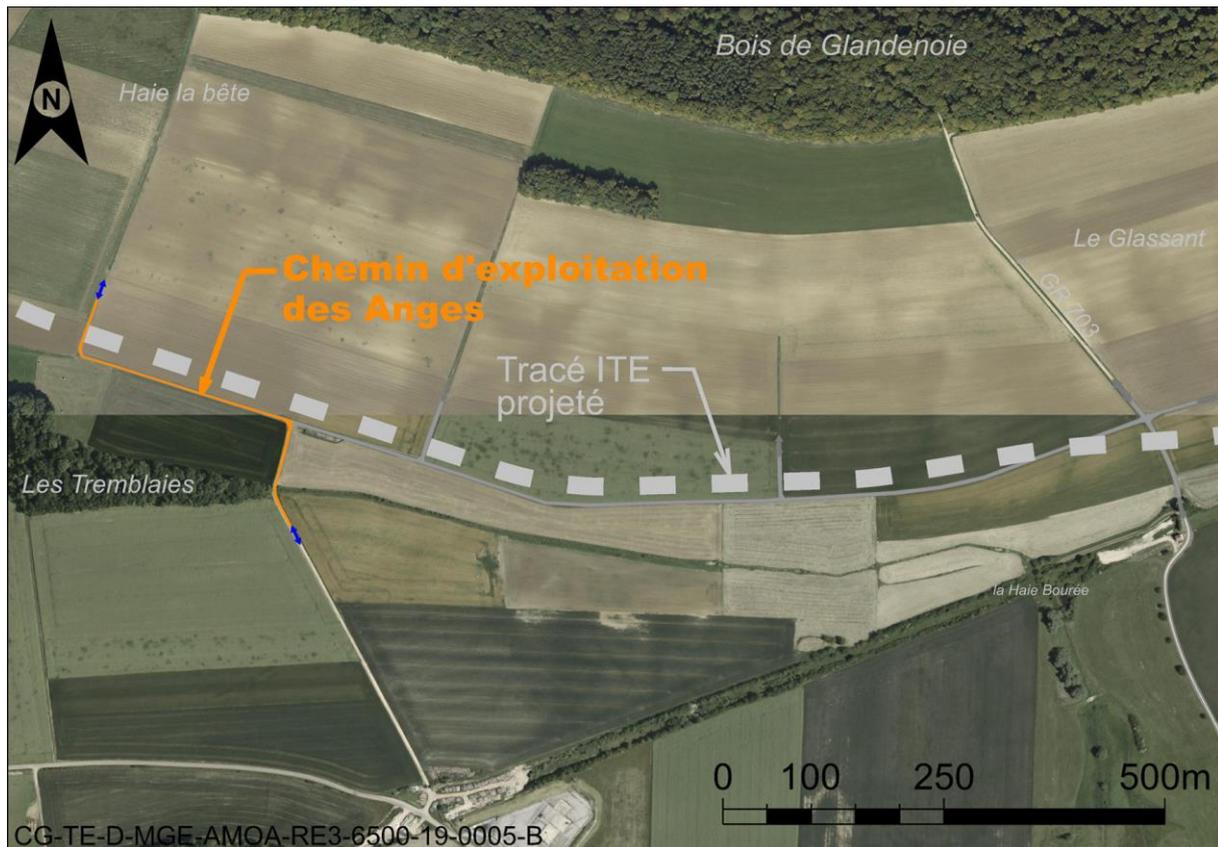


Figure 3-19 Tracé actuel du chemin des Angés

Les chemins de la Courbière, de Saunière, de Glandenoie, du Pierrier et des Angés situés sur la commune de Cirfontaines-en-Ornois sont directement impactés par la création de l'ITE. Pour limiter les incidences sur les exploitations agricoles et forestières liées à l'effet potentiel de coupure engendré par la création de l'ITE, après concertation, le tracé de l'ITE a été conçu de façon à longer le chemin d'exploitation de la Saunière qui relie les quatre autres chemins d'exploitation. De plus, le rétablissement des chemins de Courbière et des Angés, ainsi que le rabattement des chemins de Saunière, de la côte de Glandenoie et du Pierrier sont prévus comme mesure de réduction supplémentaire des incidences de l'ITE sur l'activité agricole et sylvicole.

La plateforme de l'ITE se situe quasiment au même niveau que le terrain naturel existant. Par conséquent, les rétablissements par passage à niveau sont privilégiés. Ils sont limités au nombre de deux et pour assurer la desserte des parcelles, un nouveau chemin au Nord de l'ITE et latéral à la voie ferrée est créé. Le chemin situé au sud de l'ITE, s'inscrit dans le tracé actuel du chemin de la Saunière, avec une modification apportée au droit de son raccordement au chemin de la Courbière.

Les revêtements des chemins sont prévus en empierrement. Leur largeur est de l'ordre de 4 m.

Pour leur exploitation future, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra pour définir les responsabilités de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.2 du présent document.

3.2.2.12 Chemin de Mandres et chemin de la Chalâtre – Intersections n° 19 et n° 20

Le chemin de Mandres (intersection n° 19) est un chemin rural d'exploitation situé sur la commune de Gillaumé. Il appartient à une Association Foncière présidée par le maire de Gillaumé, qui en assure la gestion.

Ce chemin est revêtu de graviers et de gravillons. Sa largeur est d'environ 3 m.

Il relie la commune de Gillaumé à la route départementale D960 située sur le territoire départemental de la Meuse. Il désenclave tous les chemins situés au Nord-Est de Gillaumé, ainsi que le Laboratoire de recherche souterrain de Meuse/Haute-Marne situé à Bure. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles et véhicules légers par jour.

La commune de Gillaumé envisage des travaux d'aménagement de ce chemin.

Les usagers de ce chemin sont essentiellement des exploitants agricoles et des particuliers.

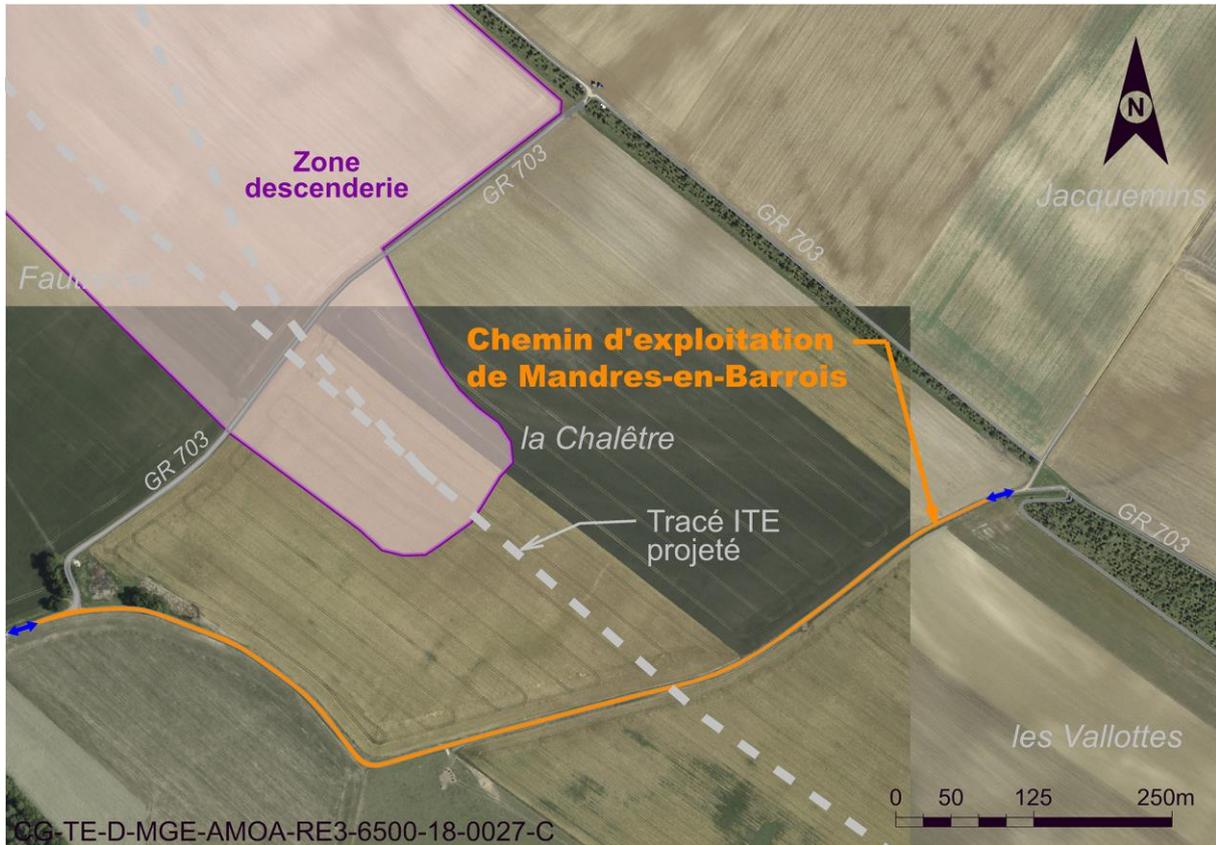


Figure 3-20 Tracé actuel du chemin de Mandres

Le chemin de la Chalêtre (intersection n° 20) est un chemin rural d'exploitation situé sur la commune de Gillaumé. Il appartient à l'Association Foncière de Guillaumé présidée par le maire de la collectivité concernée, qui en assure la gestion. Ce chemin est également classé chemin de grande randonnée (GR 703).

Ce chemin est revêtu de graviers et de gravillons. Sa largeur est d'environ 3,5 m.

Il est parallèle au chemin de Mandres. Ces deux chemins se rejoignent en une fourche à proximité de la limite communale de Gillaumé. Le trafic sur ce chemin se limite à quelques convois agricoles par jour.

Les usagers de ce chemin sont essentiellement des exploitants agricoles et des randonneurs pédestres.

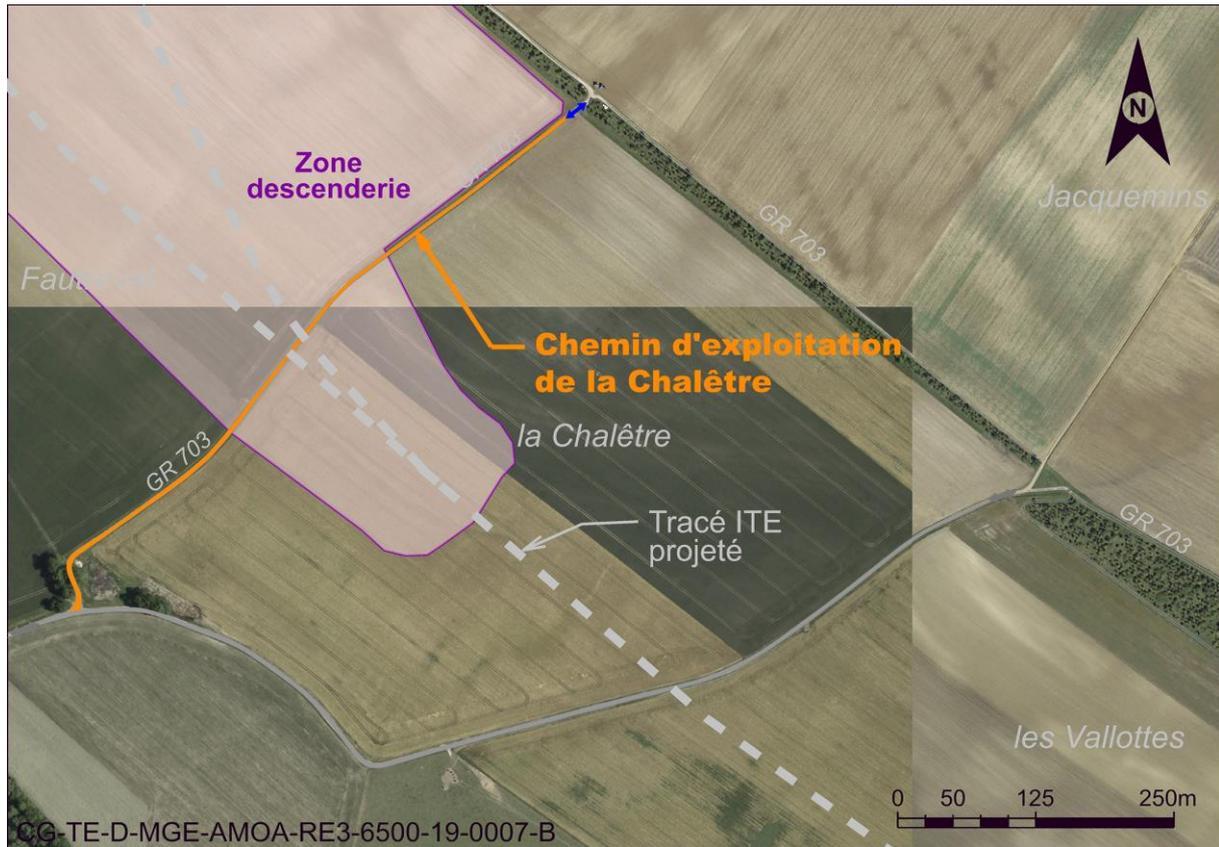


Figure 3-21 Tracé actuel du chemin de la Chalêtre

Les chemins de Mandres et de la Chalêtre situés sur la commune de Gillaumé sont directement impactés par la création de l'ITE qui, dans ce secteur, est en fort remblai, atteignant 9 m au plus haut.

Après concertation, le rétablissement des circulations sur ces deux chemins est nécessaire pour limiter les incidences de la création de l'ITE sur le fonctionnement urbain local, sur les exploitations agricoles et sur le tourisme local (randonnée pédestre).

Pour limiter le nombre de rétablissements, éviter la présence d'un ouvrage d'art à proximité des clôtures de la zone descendrière du centre de stockage Cigéo et tenir compte du projet d'aménagement du chemin de Mandres, seul ce dernier sera rétabli *via* la création d'un pont rail à l'intersection avec l'ITE. Le trafic issu du chemin de la Chalêtre sera rabattu sur le chemin de Mandres. Il n'est pas prévu de modifier le tracé et le profil du chemin de Mandres.

Le revêtement du chemin est prévu en empierrement. Sa largeur est de l'ordre de 5 m et sa hauteur libre sous ouvrage est d'au moins 4,5 m. Un accotement de 0,75 m de part et d'autre du chemin est prévu sous le pont.

Pour leur exploitation future, une convention sera établie entre l'Association Foncière de Gillaumé et l'Andra pour définir les responsabilités de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.2 du présent document.

3.2.3 Récapitulatif

Le tableau ci-dessous répertorie l'ensemble des voies interrompues et le mode de rétablissement prévu.

Tableau 3-1 Récapitulatif des rétablissements prévus pour l'ITE

Nom	Commune	Mode de rétablissement
Chemin de la vallée de Fraumont	Gondrecourt-le-Château (départ.55)	PN
Chemin de Fromont – Tillancourt	Gondrecourt-le-Château/Horville-en-Ornois (départ.55)	Rabattement
Chemin de la Crémont	Horville-en-Ornois (départ.55)	PRO
Chemin du Maraude	Horville-en-Ornois (départ.55)	PN
Chemin de Papon	Horville-en-Ornois (départ.55)	PRA
Chemin de Grévinnes	Horville-en-Ornois (départ.55)	PN
Route Départementale 32	Horville-en-Ornois/Luméville-en-Ornois (départ.55)	PRO
Chemin n° 9 latéral du Chemin de Fer	Luméville-en-Ornois (Gondrecourt-le-Château) (départ.55)	Rabattement
Chemin n° 5 de Luméville-en-Ornois à Tourailles-aux-Bois	Luméville-en-Ornois (Gondrecourt-le-Château) (départ.55)	PRO
Chemin de Vouez	Luméville-en-Ornois (Gondrecourt-le-Château) (départ.55)	PN
Route Départementale 138	Luméville-en-Ornois (Gondrecourt-le-Château) (départ.55)	PRO
Chemin d'exploitation Le Closet	Luméville-en-Ornois (départ.55)/Cirfontaines-en-Ornois (départ.52)	PN
Route Départementale 115a/138c	Cirfontaines-en-Ornois (départ.52)	PRO
Chemin de la Courbière	Cirfontaines-en-Ornois (départ.52)	PN
Chemin de la Saunière	Cirfontaines-en-Ornois (départ.52)	Rabattement
Chemin de la Côte de Glandenoix	Cirfontaines-en-Ornois (départ.52)	Rabattement
Chemin du Pierrier	Cirfontaines-en-Ornois (départ.52)	Rabattement
Chemin des Anges	Cirfontaines-en-Ornois (départ.52)	PN
Chemin de Mandres	Gillaumé (départ.52)	PRA
Chemin de la Chalâtre ⁶	Gillaumé (départ.52)	Rabattement

PN : passage à niveau ; PRO : pont route ; PRA : pont rail

⁶ Chemin interrompu par la voie de desserte ferroviaire situé dans l'emprise de la zone descendante

Tableau 3-2 Synthèse des modes de rétablissement de l'ITE

Infrastructure concernée	Mode de rétablissement	Nombre d'ouvrages
ITE	Pont route	5
	Pont rail	2
	Passage à niveau	7
	Rabatement	6

3.3 Rétablissements liés à la création de la liaison intersites

Les principes décrits dans le premier paragraphe de ce chapitre (cf. Chapitre 3.1 du présent document) se déclinent de la manière suivante pour chaque type de de voies.

3.3.1 Les routes départementales

Des réunions avec les services compétents au sein du Conseil Départemental de la Meuse, au démarrage des études, ont permis de collecter les informations nécessaires à l'étude des rétablissements des routes départementales interrompues par la liaison intersites, préalablement à la concertation 2018.

3.3.1.1 La route départementale D960 – Intersection n° 5

La route départementale D960 est une voirie de desserte régionale située dans le département de la Meuse ayant un trafic modéré (803 véhicules/jour en moyenne). Cette route est impactée par le projet de la liaison intersites entre la commune de Mandres-en-Barrois et le rond-point face au Laboratoire souterrain de l'Andra.

Le tronçon concerné présente les caractéristiques suivantes :

- un tracé peu sinueux et légèrement vallonné ;
- une chaussée de largeur 6,00 m revêtue d'une couche d'enrobé.

La route départementale D960 est une route structurante de niveau 1. Elle appartient au Conseil Départemental de la Meuse qui en assure la gestion. Elle est classée route à grande circulation (RGC) et comme itinéraire de 3^e catégorie concernant les convois exceptionnels. En ce sens, elle peut être utilisée par des véhicules supérieurs à 25 m de longueur et/ou 4 m de largeur ainsi que supérieurs à 72 tonnes de masse totale.

Les usagers de cette route sont aussi bien des usagers locaux (habitants, exploitants, travailleurs, etc.) que des usagers de transit (vacanciers, routiers, etc.). La part du trafic poids lourds représente environ sept pourcents (7 %) du trafic global.

Hormis la déviation ponctuelle de la route départementale D960 rendue nécessaire pour la création de la zone de la descenderie du centre de stockage Cigéo, le département n'a pas prévu de programme d'aménagement spécifique sur cet axe à court ou moyen termes.

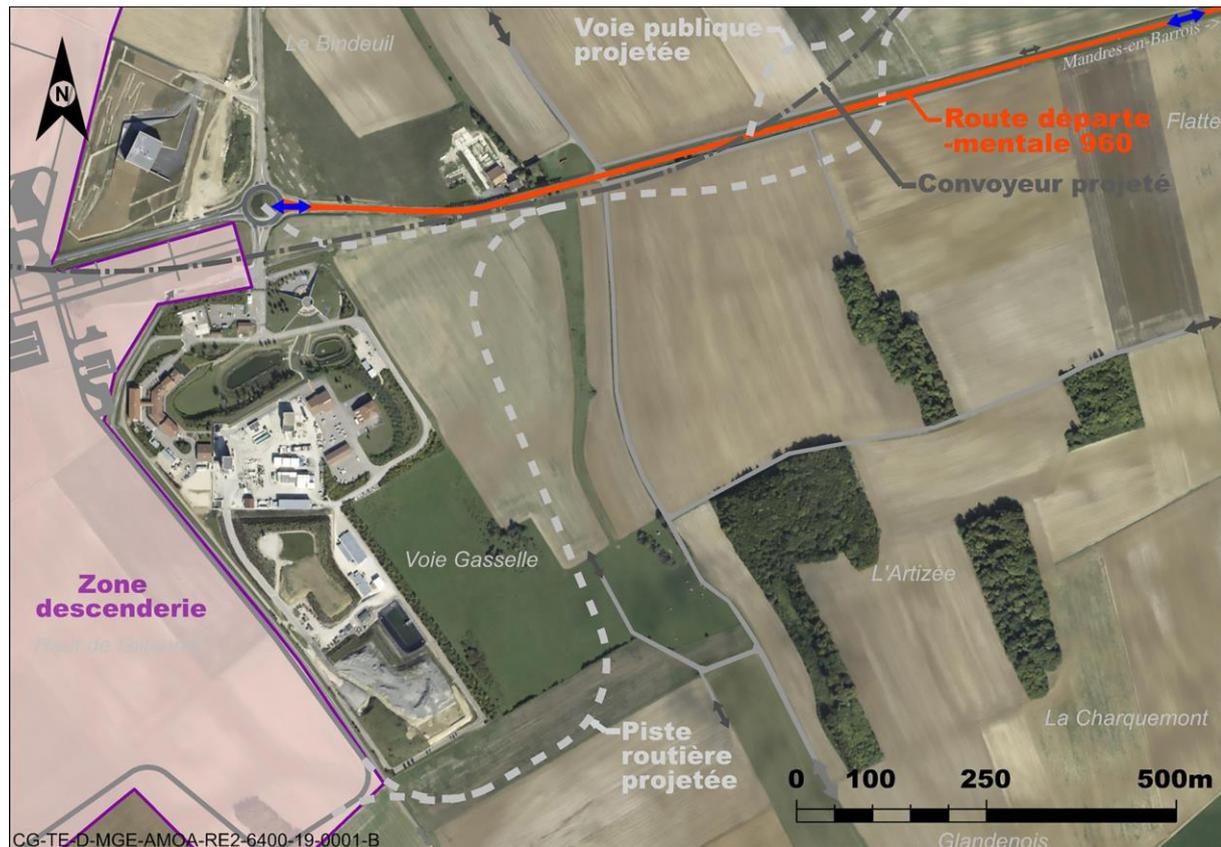


Figure 3-22 Tracé actuel de la route départementale D960

Après concertation, compte tenu de son usage local important et de son usage en tant que route à grande circulation utilisable par des convois exceptionnels, le rétablissement de la route départementale D960 s'avère nécessaire.

Ce rétablissement conduit à mettre en place un ouvrage de franchissement dénivelé de type pont à passage inférieur, de dimensions gabarit routier standard d'environ 13 m en largeur et 12 m en longueur.

Le tracé de la route départementale n'est pas prévu d'être modifié tant en altimétrie qu'en planimétrie, impliquant un terrassement sur plusieurs mètres de profondeur pour permettre le passage de la liaison intersites sous la route existante.

La chaussée est revêtue d'un enrobé avec une largeur de 6,50 m. Un trottoir de part et d'autre de la chaussée est créé pour permettre la circulation des piétons.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre le conseil départemental de la Meuse et l'Andra pour définir les responsabilités de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.1 du présent document.

Pour la route de la LIS ouverte au public, la connexion avec la route départementale s'effectuera *via* l'aménagement d'un carrefour de type rond-point. Ce dernier est dimensionné pour assurer le maintien des fonctionnalités de la route départementale D960, en l'occurrence son classement en route à grande circulation. Une rétrocession au conseil départemental de la Meuse de cet ouvrage spécifique est prévue.

3.3.1.2 La route départementale D132 – Intersection n° 8

La route départementale 132 est une voirie de desserte locale située dans le département de la Meuse, ayant un trafic faible (259 véhicules/jour en moyenne). Cette voirie est impactée par le projet de la liaison

intersites au niveau du réservoir d'eau potable situé entre les communes de Bure et de Mandres-en-Barrois.

Le tronçon concerné présente les caractéristiques suivantes :

- un tracé sinueux ;
- une chaussée de largeur variant de 3,50 m à 6,00 m revêtue d'une couche d'enrobé.

La route départementale D132 appartient au Conseil Départemental de la Meuse qui en assure la gestion.

Les usagers de cette route sont essentiellement des particuliers circulants avec des véhicules légers pour des trajets locaux, ainsi que des exploitants agricoles. La part du trafic poids lourds (env. 3 %) est faible et se limite au besoin agricole.

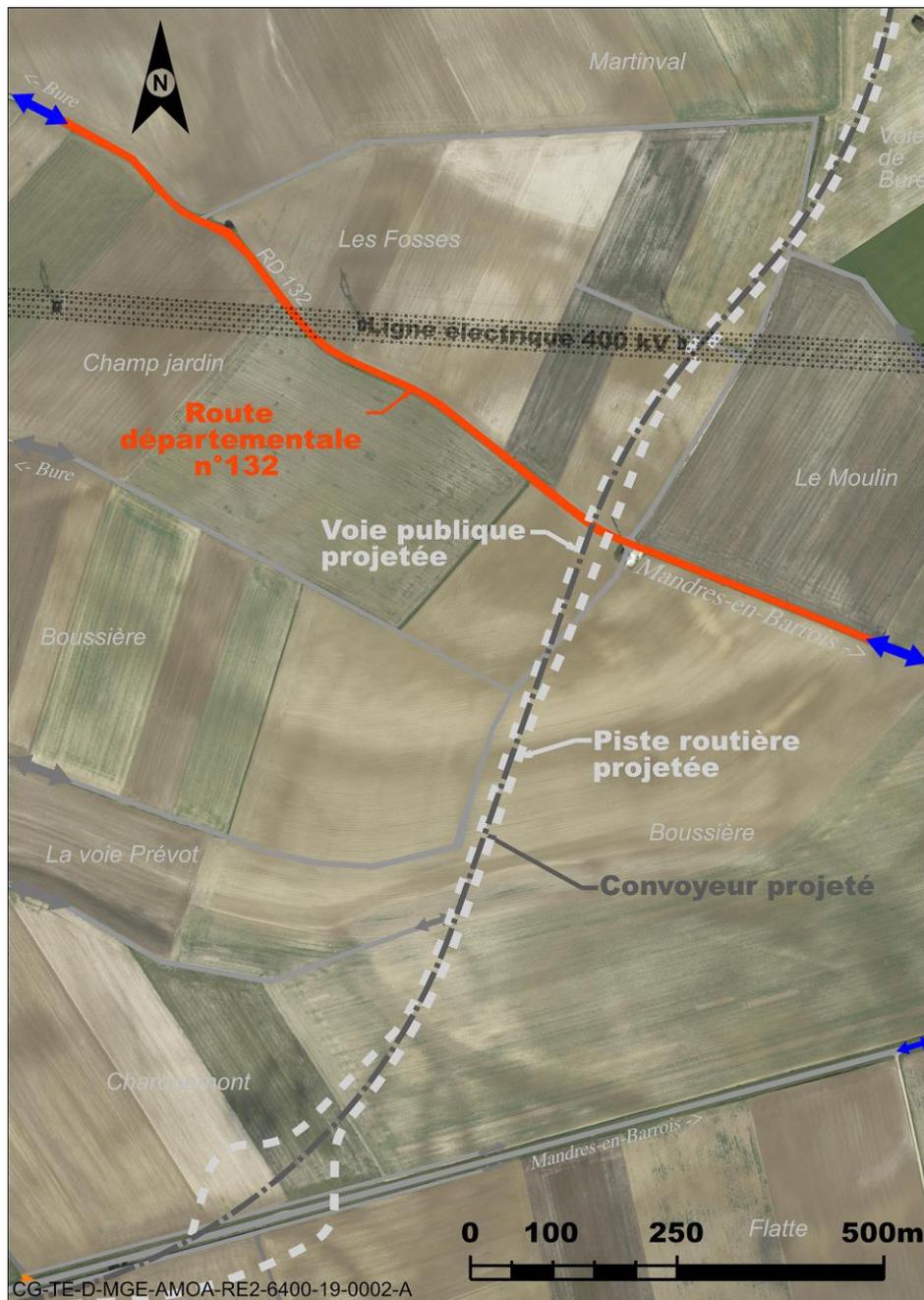


Figure 3-23 Tracé actuel de la route départementale D132

Après concertation, en raison de son usage important tant pour le fonctionnement urbain local que pour la desserte des parcelles agricoles, le rétablissement de la route départementale D132 est prévu comme mesure de réduction de l'effet de coupure engendré par la LIS, notamment de l'activité agricole ;

Ce rétablissement conduit à mettre en place un ouvrage de franchissement dénivelé de type pont à passage inférieur, de dimensions hors gabarit routier standard d'environ 13 m en largeur et 20 m en longueur.

Le tracé de la route départementale n'est pas prévu d'être modifié tant en altimétrie qu'en planimétrie, impliquant un terrassement sur plusieurs mètres de profondeur pour permettre le passage de la liaison intersites dans sa globalité, sous la route existante.

La chaussée est revêtue d'un enrobé avec une largeur de 5,00 m. Un trottoir de part et d'autre de la chaussée est créé pour permettre la circulation des piétons.

Pour son exploitation future, une convention sera établie entre le conseil départemental de la Meuse et l'Andra pour définir les responsabilités de chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.1 du présent document.

3.3.2 Les chemins ruraux et agricoles

3.3.2.1 Chemins situés au sud de la route départementale D960 – Intersections n° 1 à n° 4

Au sud de la route départementale D960, quatre chemins sont impactés par le tracé de la liaison intersites, à savoir :

- le chemin rural de la voie Gasselle ;
- le chemin rural de Bure à Cirfontaines-en-Ornois ;
- le chemin rural de la grande Charquemont ;
- le chemin latéral sud à la route départementale D960.

L'ensemble de ces chemins sont des chemins ruraux situés sur la commune de Bure. Ils appartiennent à la commune qui en assure la gestion.

Ils sont revêtus de terre et graviers. Leurs largeurs sont de l'ordre de 3 m. Le trafic sur ces chemins se limite à quelques convois agricoles par jour.

Les usagers de ces chemins sont essentiellement des exploitants agricoles.

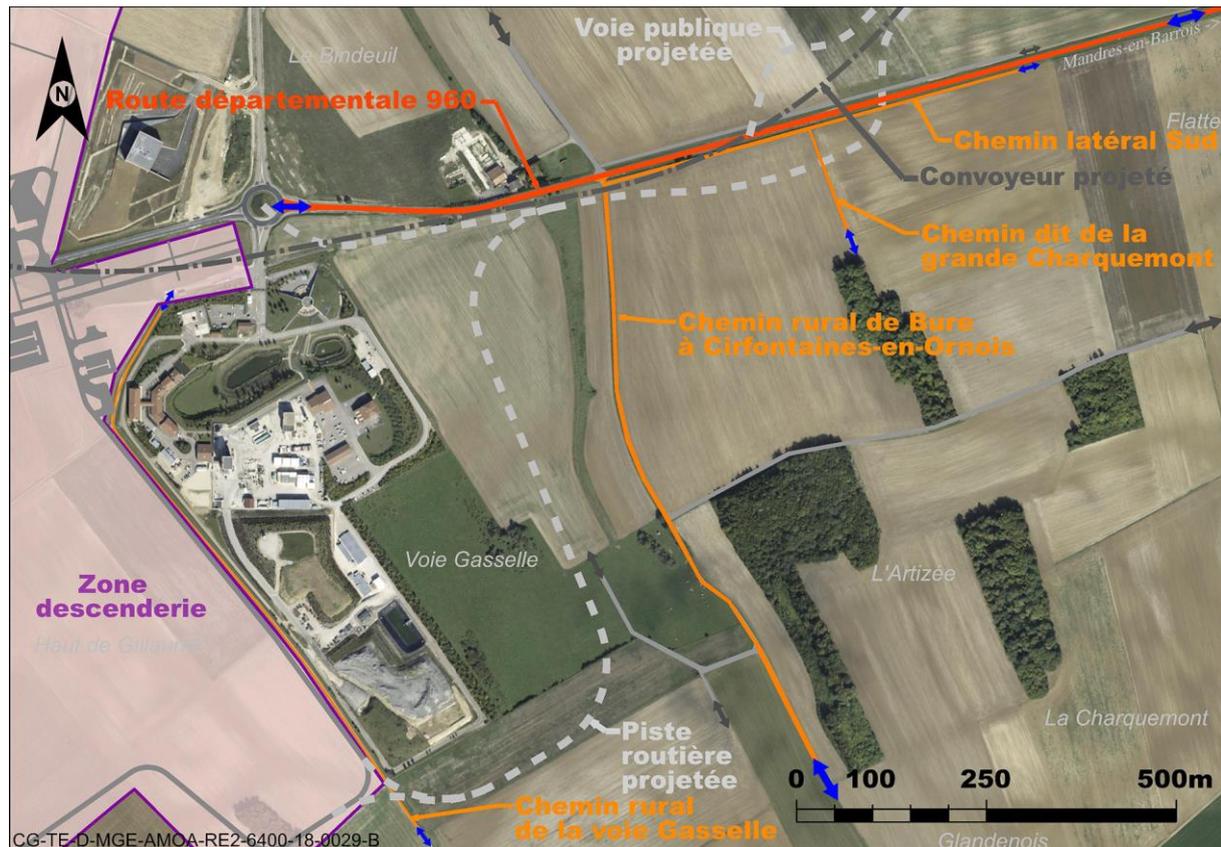


Figure 3-24 Tracés actuels des chemins situés au Sud de la route départementale D960

Le chemin rural de la voie Gassel (intersection n° 1) dessert des parcelles à l'ouest du Laboratoire de recherche souterrain de Meuse/Haute-Marne, lesquelles parcelles sont situées entièrement dans la zone d'intervention potentielle de la zone descenderie du centre de stockage Cigéo. Ces parcelles ne seront plus exploitées suite à la création du centre de stockage, aussi, il n'est pas prévu de rétablir ce chemin.

Lors de la concertation de 2018, le chemin rural de Bure à Cirfontaines-en-Ornois (intersection n° 2) a fait l'objet d'une demande de rétablissement *via* la réalisation d'un ouvrage dénivelé. La proximité de la route départementale D960 et la topographie du terrain dans le secteur concerné, ne permettent pas d'assurer la faisabilité technique d'un tel rétablissement. Aussi, le chemin est prévu d'être rétabli par un rabattement vers la route départementale D960 *via* le chemin rural de la Flatte et la création d'un chemin en limite parcellaire se raccordant perpendiculairement à la route départementale D960.

De même, après concertation, le chemin rural de la grande Charquemont (intersection n°3) est rétabli par un rabattement vers la route départementale D960 *via* un chemin à créer le long du talus de la piste routière privée de la liaison intersites.

Le chemin latéral au sud de la route départementale D960 (intersection n° 4) est en grande partie supprimé, la route départementale D960 se substituant à ce chemin. La partie située à l'Est de l'ouvrage de franchissement de la route départementale D960 est prévue d'être maintenue en place. Le tracé de la route publique de la LIS démarre de la route départementale D960 et se développe vers le Nord de cette dernière. Par conséquent, il n'interfère pas avec les chemins ruraux situés au Sud.

Les deux rabattements et la substitution partielle de chemin sont des mesures de réduction de l'effet de coupure engendré par la création de la LIS et de ses effets sur l'activité agricole.

Pour leur exploitation future, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra. Le principe retenu est un maintien des chemins modifiés dans le patrimoine communal.

3.3.2.2 Chemins situés entre les route départementale D960 et route départementale D132 – Intersections n° 6 et n° 7

Entre les routes départementales D960 et D132, deux chemins sont impactés par le tracé de la liaison intersites, à savoir :

- le chemin latéral au Nord de la route départementale D960 ;
- le chemin dit du Moulin.

Ces deux chemins sont des chemins ruraux situés sur la commune de Bure. Ils appartiennent à la commune qui en assure la gestion.

Ils sont revêtus de terre et graviers. Leurs largeurs sont de l'ordre de 3 m. Le trafic sur ces chemins se limite à quelques convois agricoles par jour.

Les usagers de ces chemins sont essentiellement des exploitants agricoles.

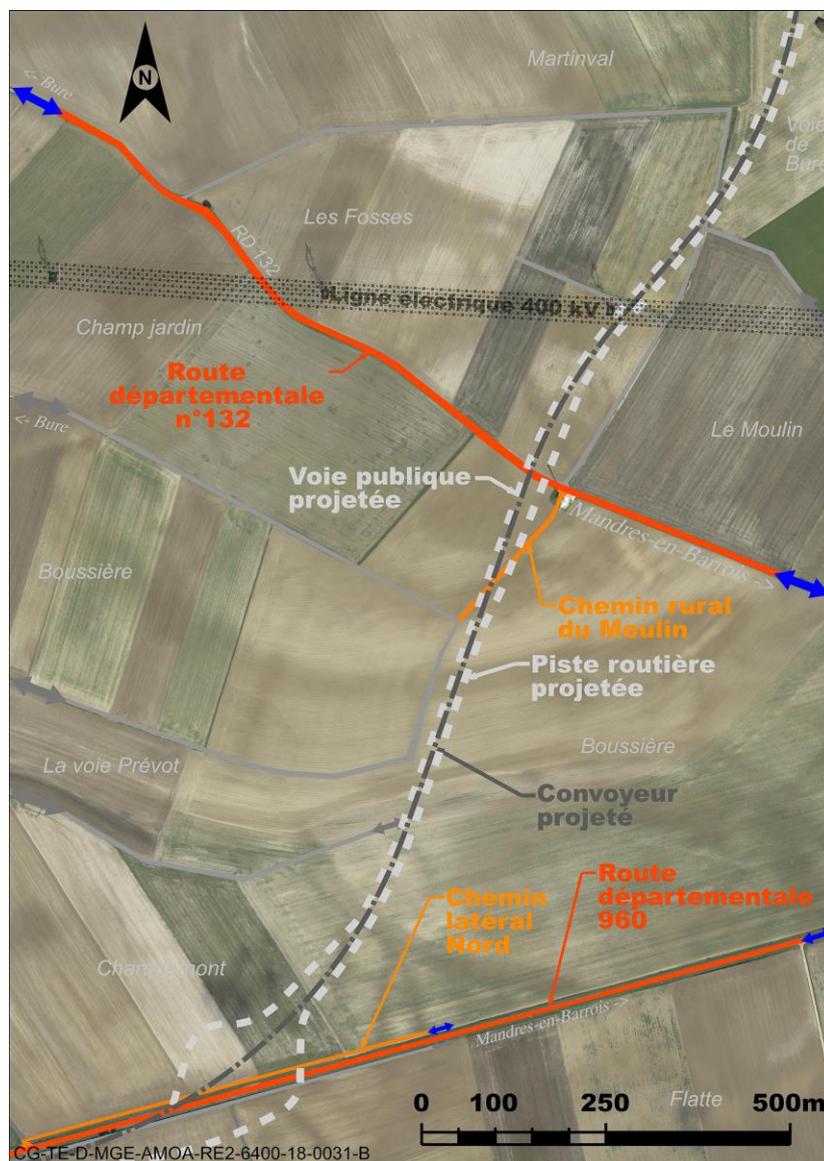


Figure 3-25 Tracés actuels des chemins situés entre les route départementale D960 et route départementale D132

Après concertation, comme le chemin latéral au Nord de la route départementale D960 (intersection n° 6) est en grande partie supprimé, la route départementale D960 se substitue à ce chemin. La partie située à l'est de l'ouvrage de franchissement de la route départementale D960 est prévue d'être maintenue en place.

La partie de chemin rural du Moulin située entre le chemin rural de Boussière et la route départementale D132 (intersection n° 7) est prévue d'être supprimée, cette partie se trouvant sous l'emprise de la piste routière privée et du convoyeur à bande semi-enterré de la LIS (dont le tracé est calé en limite de parcelles pour limiter ses effets sur les exploitations agricoles). Pour assurer le rétablissement de ce chemin, il est prévu une connexion à la route ouverte au public de la LIS, laquelle est raccordée en plan à la route départementale D960 et connectée *via* un chemin latéral à la route départementale D132.

Ces rétablissements sont des mesures de réduction des effets de la création de la LIS sur l'activité agricole.

Pour leur exploitation future, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra. Le principe retenu est un maintien des chemins modifiés dans le patrimoine communal.

3.3.2.3 Chemins situés au nord de la route départementale D132 – Intersections n° 9 à n° 15

Au Nord de la route départementale D132, sept chemins sont impactés par le tracé de la liaison intersites, à savoir :

- chemin rural des Fosses ;
- chemin rural Bigola ;
- chemin rural de remembrement de Bure ;
- chemin rural de Bure à Bonnet ;
- chemin rural des Herbués ;
- chemin rural de la voie Saint-Jean ;
- chemin rural de Ribeaucourt à Mandres-en-Barrois.

Tous ces chemins sont des chemins ruraux situés pour la plupart sur la commune de Bure, hormis le chemin rural Bigola situé sur la commune de Mandres-en-Barrois. Ils appartiennent à ces deux communes qui en assurent leur gestion.

Ils sont revêtus de terre et graviers. Leurs largeurs sont de l'ordre de 3 m. Le trafic sur ces chemins se limite à quelques convois agricoles par jour.

Les usagers de ces chemins sont essentiellement des exploitants agricoles.

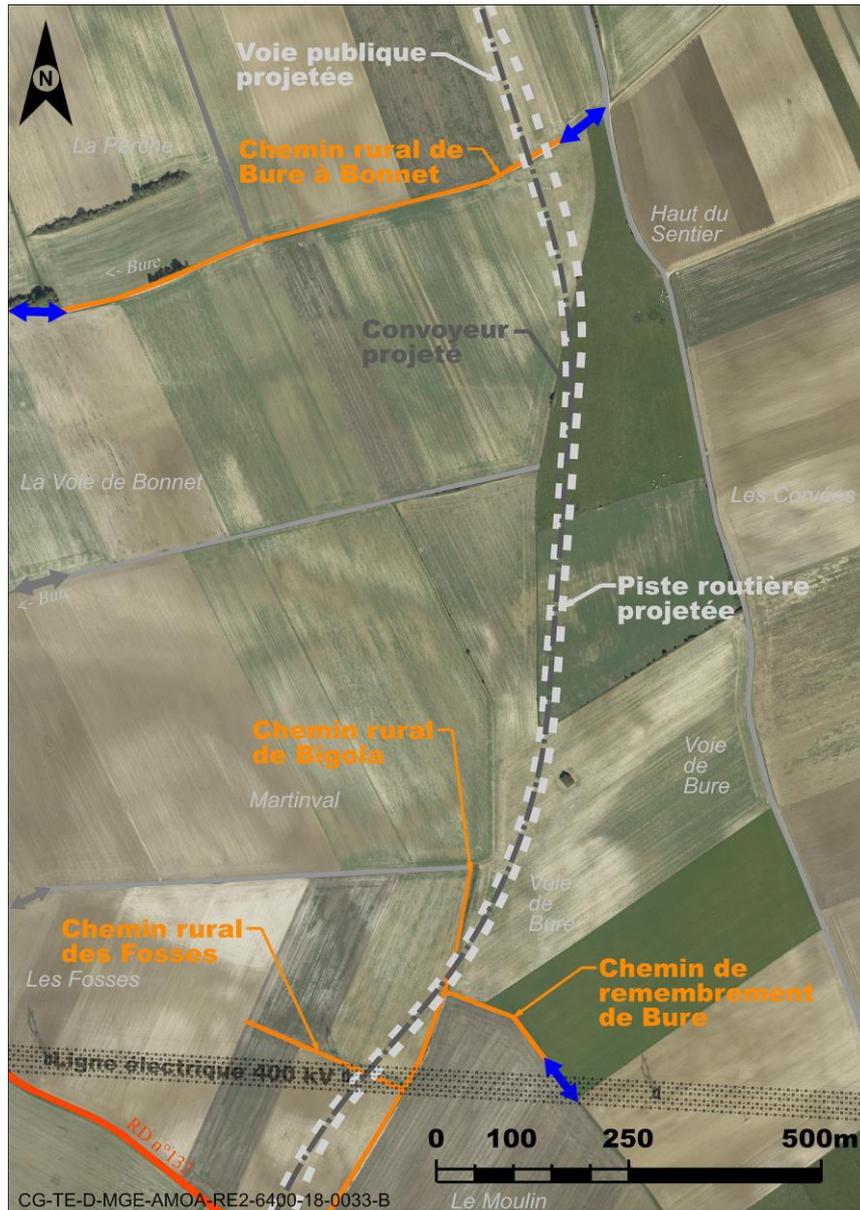


Figure 3-26

Tracés actuels des chemins situés au Nord de la route départementale D132 - planche 1

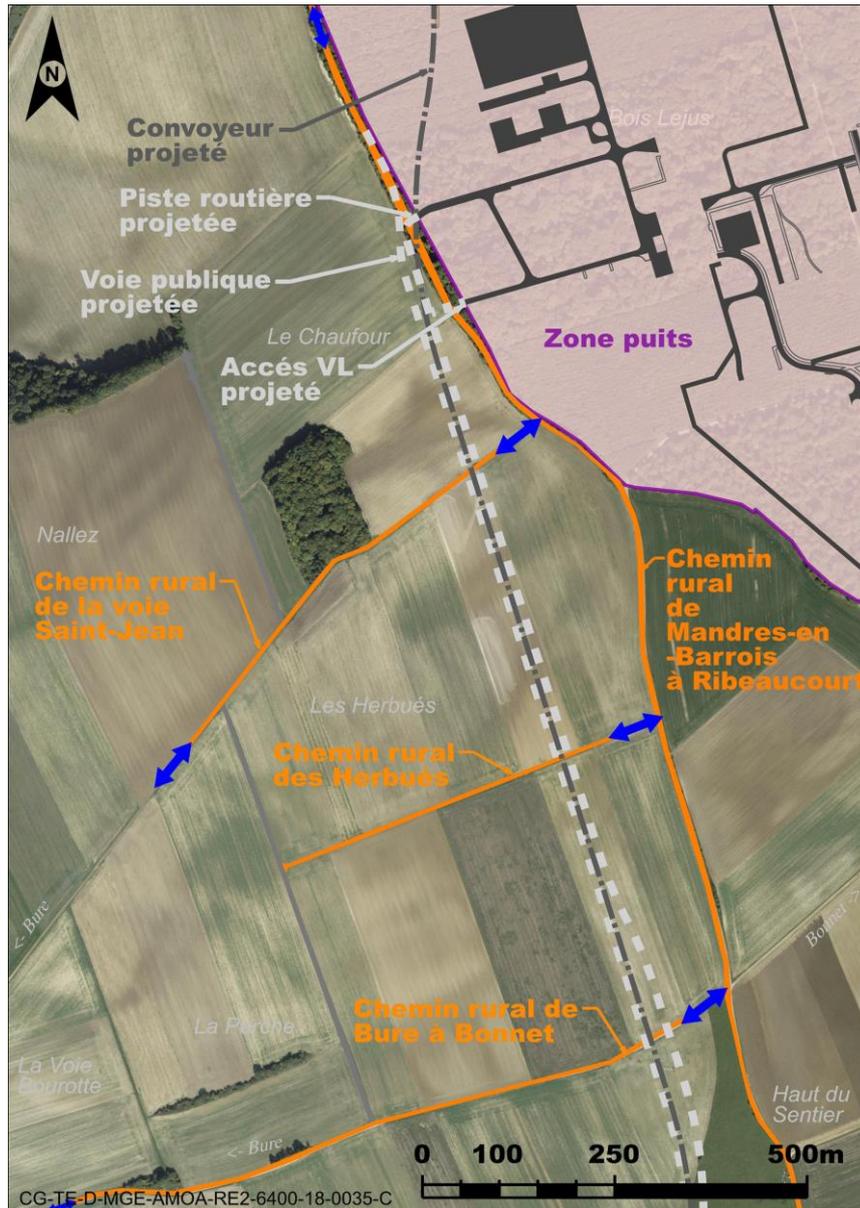


Figure 3-27 Tracés actuels des chemins situés au Nord de la route départementale D132 - planche 2

Pour le chemin rural des Fosses (intersection n° 9), il est prévu un raccordement à la route ouverte au public de la LIS, ainsi qu'un raccordement à la route départementale D132 par la création d'un chemin parallèle à la LIS. Cet aménagement vise à faciliter l'accès des convois agricoles aux parcelles situées au nord de la route départementale D132.

Le chemin rural de Bigola (intersection n° 10) connecte les chemins ruraux des Fosses et de remembrement de Bure (intersection n° 11) à la route départementale D132.

Après concertation, pour la configuration future du chemin rural de Bigola, il est prévu de maintenir uniquement une connexion au chemin rural de remembrement de Bure, sa partie Nord étant directement située dans la zone d'intervention potentielle du centre de stockage Cigéo.

Comme le chemin rural de Bure à Bonnet (intersection n° 12) est considéré comme un chemin rural structurant du territoire, son maintien en place a été retenu après concertation. Il n'est pas prévu de modifier le tracé de ce chemin ni en altimétrie ni en planimétrie. Cela implique la réalisation d'un terrassement sur plusieurs mètres de profondeur pour permettre le passage de la piste routière privée

de la LIS, sous le chemin existant. Ce rétablissement conduit à mettre en place un pont de dimension standard d'environ 13 m en largeur et 12 m en longueur. La route ouverte au public de la LIS croise à niveau ce chemin, nécessitant la création d'un carrefour. Le convoyeur passe sous le chemin dans un ouvrage de génie civil dédié.

Après concertation, le chemin rural des Herbués (intersection n° 13) est rétabli en deux parties, à savoir :

- une partie à l'ouest de la liaison intersites desservie par le chemin rural de la Perche raccordé aux chemins ruraux de Bure à Bonnet au Sud et de la voie Saint-Jean au Nord ;
- une partie à l'est de la liaison intersites desservie par le chemin rural de Mandres-en-Barrois à Ribeaucourt.

Il n'est pas prévu de connexion à la route de la LIS ouverte au public pour la partie ouest du chemin, qui est bien desservie par les autres chemins en place, afin de limiter le nombre de raccordements à cette future route.

Après concertation, le chemin rural de la voie Saint-Jean (intersection n° 14) est prévu d'être rétabli en deux parties, à savoir :

- une partie à l'Ouest de la liaison intersites desservie par la route départementale D132 à l'entrée de la commune de Bure ;
- une partie à l'Est de la liaison intersites desservie par le chemin rural de Mandres-en-Barrois à Ribeaucourt.

Il n'est pas prévu de connexion à la route de la LIS ouverte au public pour la partie Ouest du chemin, qui est bien desservi par les autres chemins en place, afin de limiter le nombre de raccordement à cette future route.

Après concertation, le chemin rural de Ribeaucourt à Mandres-en-Barrois (intersection n° 15) est prévu d'être rétabli en deux parties, à savoir :

- une partie au nord de la liaison intersites desservie notamment par la route départementale D191 reliant les communes de Ribeaucourt et Houdelaincourt ;
- une partie à l'est de la liaison intersites desservie par la route départementale D960 à l'entrée de la commune de Mandres-en-Barrois.

Il est prévu un rabattement de la partie est du chemin rural vers la partie nord, *via* l'ouvrage de franchissement du chemin rural de Bure à Bonnet et la route de la LIS ouverte au public.

Tous ces rétablissements sont des mesures de réduction de l'effet de coupure engendré par la création de la LIS et de ses conséquences sur l'activité agricole.

Pour leur exploitation future, une convention sera établie entre les collectivités concernées et l'Andra. Le principe retenu est un maintien des chemins modifiés dans le patrimoine communal.

Pour le chemin rural de Bure à Bonnet, une convention sera établie entre la collectivité et l'Andra, pour définir les limites de responsabilité entre chaque partie. Le projet de répartition envisagée est détaillé au chapitre 3.4.2 du présent document.

3.3.3 Récapitulatif

Le tableau ci-dessous répertorie l'ensemble des voies interrompues et le mode de rétablissement prévu.

Tableau 3-3 Récapitulatif des rétablissements prévus pour la LIS

Nom	Commune	Route	Mode de rétablissement ⁷
Chemin de la voie Gasselle	Bure	Privée	Non rétabli (usage inexistant)
		Publique	Non concerné
Chemin dit de Bure à Cirfontaines-en-Ornois	Bure	Privée	Rabattement
		Publique	Non concerné
Chemin dit de la grande Charquemont	Bure	Privée	Rabattement
		Publique	Non concerné
Chemin latéral sud	Bure	Privée	Rabattement
		Publique	Rabattement
Route Départementale 960	Bure	Privée	PI
		Publique	Carrefour giratoire
Chemin latéral Nord	Bure	Privée	Rabattement
		Publique	Rabattement
Chemin dit du Moulin	Bure	Privée	Rabattement
		Publique	Rabattement
Route Départementale 132	Bure	Privée	PI
		Publique	PI
Chemin dit des Fosses	Bure	Privée	Rabattement
		Publique	Carrefour plan
Chemin dit Bigola	Mandres-en-Barrois	Privée	Rabattement
		Publique	Rabattement
Chemin de remembrement de Bure	Bure	Privée	Rabattement
		Publique	Rabattement
Chemin dit de Bure à Bonnet	Bure	Privée	PI
		Publique	Carrefour plan
Chemin dit des Herbués	Bure	Privée	Rabattement
		Publique	Rabattement
Chemin dit de la Voie Saint-Jean	Bure	Privée	Rabattement
		Publique	Carrefour plan
Chemin dit de Ribeaucourt à Mandres-en-Barrois	Bure	Privée	Rabattement
		Publique	Carrefour plan

⁷ PI : pont à passage inférieur ; carrefour plan : intersection avec Stop ; carrefour giratoire : rond-point

Tableau 3-4 Synthèse des modes de rétablissement de la LIS

Infrastructure concernée	Mode de rétablissement	Nombre d'ouvrages
LIS	Pont à passage inférieur	VPr : 3/VPu : 1 ⁸
	Carrefour plan/giratoire	VPr : 0/VPu : 5
	Rabatement	VPr : 11/VPu : 6

3.4 Principes de conventionnement

3.4.1 Principes de conventionnement avec les conseils départementaux

Des conventions sont prévues d'être établies avec les conseils départementaux pour expliciter les responsabilités de chacun en matière d'exploitation future des ouvrages et des infrastructures routières, notamment pour leur entretien et leur reconstruction partielle ou totale.

Pour les routes départementales, le principe d'un rétablissement par ouvrage de franchissement dénivelé étant retenu, la répartition proposée pour assurer l'exploitation est la suivante :

Sous la responsabilité du maître d'ouvrage Andra :

- l'ensemble des éléments constituant l'ouvrage d'art : fondations, génie civil, étanchéité, joints et dalles de transition entre ouvrage et route ;
- les remblais à l'arrière de l'ouvrage sur une longueur équivalente à celle de la dalle de transition augmentée d'un mètre ;
- les protections anti-chutes et équipements de sécurité lorsqu'ils sont fixés directement à l'ouvrage.

Sous la responsabilité du maître d'ouvrage Conseil Départemental :

- la route et sa structure ;
- les trottoirs, bordures et caniveaux ;
- la signalisation verticale et horizontale ;
- les équipements de sécurité qui ne sont pas fixés à l'ouvrage ;
- les ouvrages d'assainissements.

Par ailleurs, les terrains destinés à entrer dans le domaine public routier du Conseil Départemental seront remis par l'Andra à titre gracieux.

Les modalités précises sont prévues d'être décrites dans les conventions.

L'Andra assure l'exploitation des parties d'ouvrage, mentionnées dans la convention, durant toute la durée d'exploitation de l'ITE et/ou de la liaison intersites. Au-delà de cette période d'exploitation, la question du maintien en place des ouvrages ou du démantèlement de ces derniers avec remise en état des infrastructures routières à l'identique n'est pas arrêtée.

⁸ VPr : Voie privée de la LIS/VPu : Voie publique de la LIS

3.4.2 Principe de conventionnement avec les communes

Des conventions seront établies avec les communes pour expliciter les responsabilités de chacun en matière d'exploitation future des ouvrages et des chemins, notamment pour leur entretien et leur reconstruction partielle ou totale.

Pour les chemins, les principes de rétablissement varient selon la configuration actuelle et projetée des chemins. En fonction des rétablissements proposés, la répartition proposée pour assurer l'exploitation est la suivante :

- **Cas des rétablissements par passage à niveau :**
 - ✓ l'Andra prend à sa charge l'exploitation des équipements constituant le passage à niveau ;
 - ✓ la commune prend à sa charge l'exploitation des chemins.

- **Cas des rétablissements par ouvrages d'art existants :**
 - ✓ l'Andra prend à sa charge l'exploitation des ouvrages d'art supportant la voie ferrée ;
 - ✓ la commune prend à sa charge l'exploitation des chemins dans le cas des ouvrages d'art supportant la voie ferrée et l'exploitation des ouvrages d'art et des chemins dans le cas contraire.

- **Cas des rétablissements par ouvrages d'art nouveaux type pont rail pour l'ITE :**
 - ✓ l'Andra prend à sa charge l'exploitation des ouvrages d'art ;
 - ✓ la commune prend à sa charge l'exploitation des chemins.

- **Cas des rétablissements par ouvrages d'art type pont route pour l'ITE et passage inférieur pour la LIS :**
 - ✓ l'Andra prend à sa charge l'exploitation de l'ouvrage d'art et de ses équipements tel que décrit dans le chapitre 3.4.1 du présent document ;
 - ✓ la commune prend à sa charge l'exploitation du chemin rural tel que décrit dans le chapitre 3.4.1 du présent document.

Par ailleurs, les terrains destinés à entrer dans le domaine public de la commune seront remis par l'Andra à titre gracieux.

Les modalités précises sont prévues d'être décrites dans les conventions.

L'Andra assure l'exploitation des parties d'ouvrage lui incombant, mentionnées dans la convention, durant toute la durée d'exploitation de l'ITE et/ou de la liaison intersites. Au-delà de cette période d'exploitation, la question du maintien en place des ouvrages ou du démantèlement de ces derniers avec remise en état des infrastructures routières à l'identique, n'est pas arrêtée.

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Figures

Figure 1-1	Localisation dans l'Est de la France du centre de stockage Cigéo	8
Figure 1-2	Schéma d'organisation de principe du centre de stockage Cigéo	9
Figure 1-3	Localisation des installations du centre de stockage Cigéo	9
Figure 2-1	Illustration des différents type d'ouvrage de franchissement dénivelé	17
Figure 2-2	Tracé de l'ITE hors plateforme à Gondrecourt-le-Château	20
Figure 2-3	Tracé de la liaison intersites	22
Figure 3-1	Extrait du Plan Général des Travaux - Représentation des rétablissements des voies interrompues de l'ITE et la LIS	26
Figure 3-2	Tracé actuel de la route départementale D32	30
Figure 3-3	Tracé actuel de la route départementale D138	31
Figure 3-4	Tracé actuel de la route départementale D115 a/138 c	32
Figure 3-5	Tracé actuel du chemin de la Vallée de Fraumont	34
Figure 3-6	Tracés actuels du chemin de Fromont-Tillancourt	35
Figure 3-7	Tracés actuels du chemin de la Crémont	36
Figure 3-8	Tracé actuel du chemin de Maraud	37
Figure 3-9	Tracé actuel du chemin de Papon	38
Figure 3-10	Tracé actuel du chemin de Grévines	39
Figure 3-11	Tracé actuel du chemin n° 9 « latéral au Chemin de Fer »	40
Figure 3-12	Tracé actuel du chemin n° 5 de Luméville-en-Ornois à Tourailles-aux-Bois	41
Figure 3-13	Tracé actuel du chemin de Vouez	42
Figure 3-14	Tracé actuel du chemin du Closet	43
Figure 3-15	Tracé actuel du chemin de la Courbière	44
Figure 3-16	Tracé actuel du chemin de Saunière	45
Figure 3-17	Tracé actuel du chemin de Glandenoie	46
Figure 3-18	Tracé actuel du chemin du Pierrier	47
Figure 3-19	Tracé actuel du chemin des Anges	48
Figure 3-20	Tracé actuel du chemin de Mandres	49
Figure 3-21	Tracé actuel du chemin de la Chalêtre	50
Figure 3-22	Tracé actuel de la route départementale D960	53
Figure 3-23	Tracé actuel de la route départementale D132	54
Figure 3-24	Tracés actuels des chemins situés au Sud de la route départementale D960	56
Figure 3-25	Tracés actuels des chemins situés entre les route départementale D960 et route départementale D132	57
Figure 3-26	Tracés actuels des chemins situés au Nord de la route départementale D132 - planche 1	59
Figure 3-27	Tracés actuels des chemins situés au Nord de la route départementale D132 - planche 2	60

Tableaux

Tableau 1-1	Région, départements et communes traversées par le projet ITE	12
Tableau 1-2	Région, départements et communes traversées par le projet liaison intersites et la voie publique associée	13
Tableau 2-1	Liste des routes et chemins existants intersectés par l'ITE	17

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Tableau 2-2	Liste des routes et chemins existants intersectés par la liaison intersites et de la voie publique associée	21
Tableau 3-1	Récapitulatif des rétablissements prévus pour l'ITE	51
Tableau 3-2	Synthèse des modes de rétablissement de l'ITE	52
Tableau 3-3	Récapitulatif des rétablissements prévus pour la LIS	62
Tableau 3-4	Synthèse des modes de rétablissement de la LIS	63

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- 1 Arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau (version consolidée au 24 avril 2020). Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (1991), N°EQU9100264A.





ANDRA



**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

