RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ANDRA

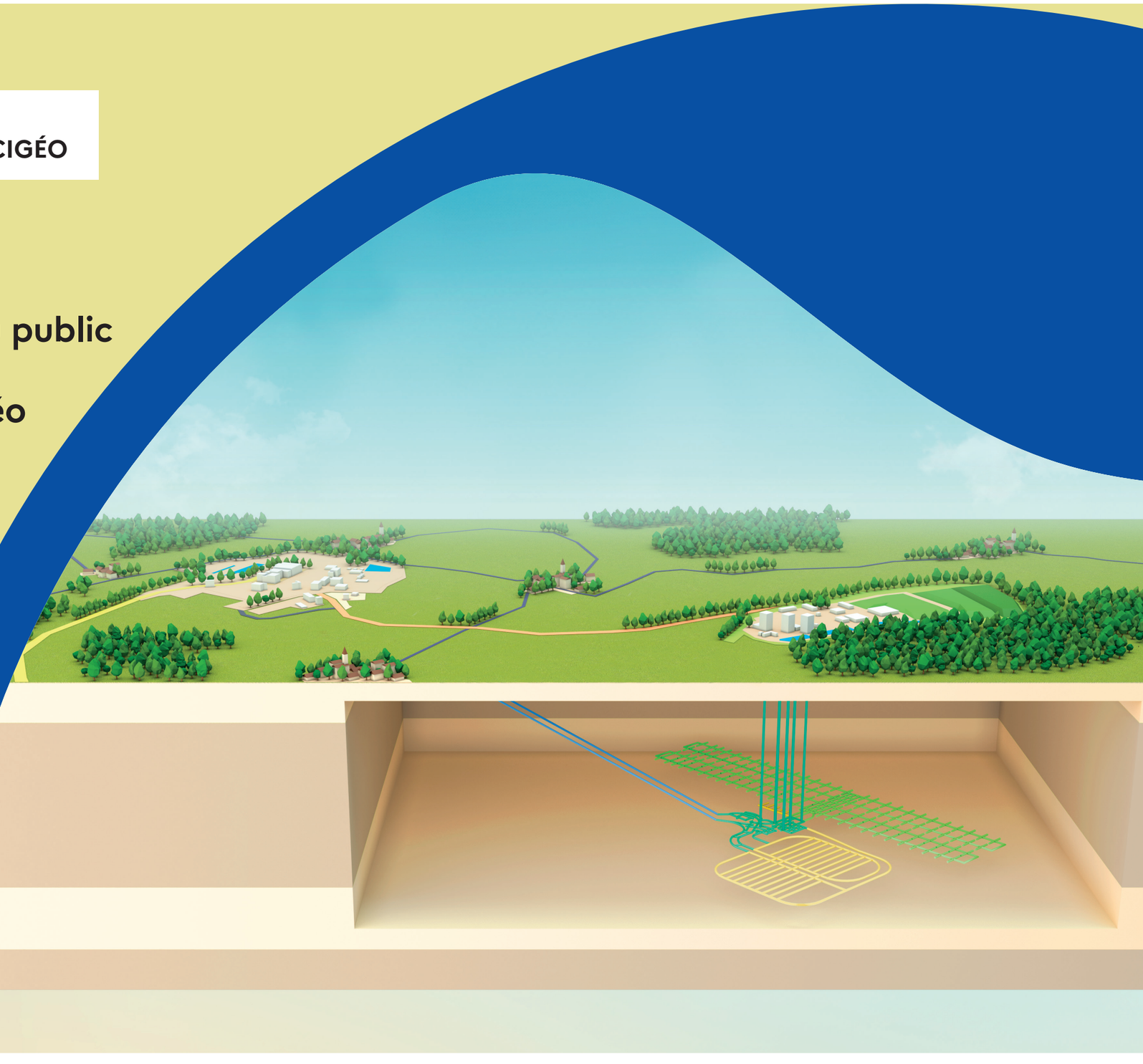
2025

DOSSIER D'AUTORISATION DE CRÉATION DE L'INSTALLATION NUCLÉAIRE DE BASE (INB) CIGÉO

PIÈCE 14

Bilan de la participation du public à l'élaboration du projet de centre de stockage Cigéo

ANNEXES – PARTIE 3



MISE À JOUR DU DOSSIER D'AUTORISATION DE CRÉATION POUR MISE EN CONSULTATIONS RÉGLEMENTAIRES

À la suite de l'instruction technique par l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection, des mises à jour ont été apportées par l'Andra dans certaines pièces du dossier (déposé le 16 janvier 2023) avant sa mise en consultations réglementaires.

Pour la clarté de l'information, l'Andra assure la traçabilité de ces mises à jour via deux moyens :

- des barres grises en marge du texte pour tracer les modifications ou ajouts, à l'exception des corrections mineures (orthographiques, de forme ou d'imprécision) qui ne sont pas matérialisées ;
- des tableaux de traçabilité de ces mises à jour.

Sommaire

2. Documents de la concertation post-débat public 5

2.4 Bilans des concertations menées par les autres maîtres d'ouvrage 6

2.4.1 Bilan de la garante de la concertation sur la Mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de stockage Cigéo (MECDU) 6

2.4.2 Enseignements et suites données du MTES sur la concertation MECDU 24

2.4.3 Bilan du garant de la concertation sur le raccordement au réseau de transport d'électricité du projet global Cigéo 37

2.4.4 Rapport de RTE sur les enseignements tirés de la concertation sur le raccordement au réseau d'électricité du projet global Cigéo 49

2.4.5 Bilan et enseignements de la concertation SNCF Réseau sur la mise à niveau de la ligne ferroviaire Nançois-Tronville/Gondrecourt-le-Château 63

2.4.6 Bilan des garants de la concertation sur la mise à niveau de la ligne ferroviaire Nançois-Tronville/Gondrecourt-le-Château 150

2.4.7 Bilan des garants de la concertation sur le projet de déviation de la route départementale D60/960 172

2.4.8 Bilan du Conseil départemental de la Haute-Marne sur la concertation préalable du projet de déviation de la route départementale D60/960 195

2

Documents de la concertation post-débat public

2.4 Bilans des concertations menées par les autres maîtres d'ouvrage 6

2.4 Bilans des concertations menées par les autres maîtres d'ouvrage

2.4.1 Bilan de la garante de la concertation sur la Mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de stockage Cigéo (MECDU)

cndp Commission nationale du **débat public**

BILAN DE LA GARANTE

Mise en compatibilité de documents d'urbanisme (Meuse) avec le projet de stockage Cigéo

Concertation préalable

6 JANVIER – 14 FÉVRIER 2020

Marie-Line Meaux
désignée par la Commission nationale du débat public

Le 13 mars 2020

Bilan de la garante
Mise en compatibilité de documents d'urbanisme (Meuse) avec le projet de stockage Cigéo

Concertation préalable

6 JANVIER – 14 FÉVRIER 2020

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DE LA PROCÉDURE OBJET DE LA CONCERTATION....4
CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION....9
CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ PRÉSENTÉE PAR L'ÉTAT....11
La prise en compte du projet Cigéo dans les documents d'urbanisme....11
SCoT du pays barrois : objectifs de la mise en compatibilité....11
PLUi de la Haute-Saulx : objectifs de la mise en compatibilité....12
PLU de Gondrecourt-le-Château : objectifs de la mise en compatibilité....14
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION....14
La mise au point des éléments rendus publics....14
Les contacts avec les collectivités locales concernées....14
L'expression de la garante lors des réunions publiques....15
La gestion du site ouvert à la discussion publique par le ministère....15
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION....15
La réunion-atelier du 21 janvier 2020....16
La réunion publique du 5 février 2020....19
Les expressions en ligne et sur le mail de la garante....20
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION : SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC....21
Sur les objectifs et le périmètre de la procédure....21
Sur la portée des modifications de chaque document d'urbanisme....22
Sur la qualité des documents supports de la concertation....23
AVIS DE LA GARANTE SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION....24
RECOMMANDATIONS POUR LA PRÉPARATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LA POURSUITE DE LA CONCERTATION....25
Recommandations à la DGEC....25
Recommandations à l'ANDRA....26
LISTE DES ANNEXES....27

FICHE D'IDENTITÉ DE LA PROCÉDURE OBJET DE LA CONCERTATION

- **MAÎTRE D'OUVRAGE :**

L'agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) assure la maîtrise d'ouvrage au nom de l'État du projet de stockage Cigéo.
La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le projet relève au sein du ministère de la transition écologique et solidaire de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC).

- **CONTEXTE :**

L'ANDRA conçoit un projet visant à créer, aux limites des départements de la Meuse et de la Haute-Marne, un centre de stockage géologique profond pour les déchets radioactifs de haute et moyenne activité à vie longue (HA-VL et MA-VL). Le lancement de sa réalisation nécessite deux autorisations administratives distinctes : une déclaration d'utilité publique (DUP) et une décision d'autorisation de création (DAC).

Si elle est prononcée, la DUP (dont le dossier d'instruction est en phase finale de mise au point) entraînera la mise en compatibilité avec le projet des documents d'urbanisme concernés, procédure elle-même soumise à évaluation environnementale en application de l'article L 122-4 du code de l'environnement. A cet effet, les deux procédures feront l'objet d'une enquête publique conjointe.

Du fait de l'évaluation environnementale, la procédure de mise en compatibilité entre dans le champ de la concertation préalable visé à l'article L 121-15-1 du code de l'environnement. La direction générale de l'énergie et du climat a fait le choix d'une concertation préalable avec garant. Saisie le 15 novembre 2019, la Commission nationale du débat public a désigné le 4 décembre 2019 Mme Marie-Line Meaux garante de cette concertation préalable, tenant compte de son autre mission au titre de la concertation post débat public en cours sur l'ensemble du projet.

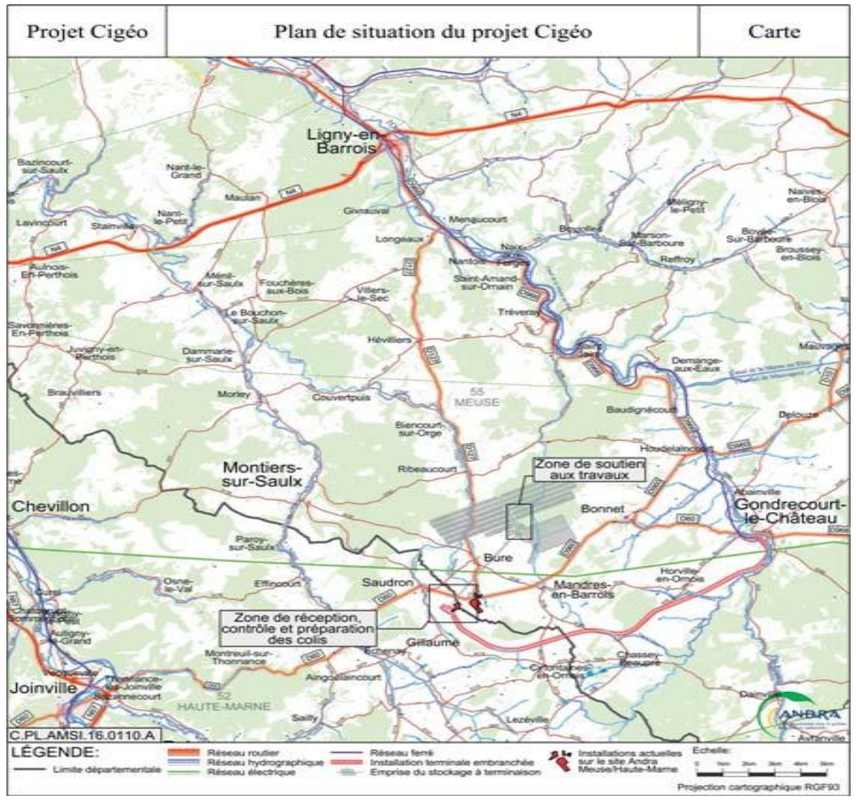
L'ANDRA conduit en effet depuis 2017 une concertation post débat public sur le projet Cigéo, qui s'articule à ce jour avec au moins deux concertations préalables en cours : l'une conduite par l'Etat pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, l'autre conduite par Réseau de transport électrique (RTE) pour la localisation d'un poste de transformation électrique nécessité par le projet. Dans ce cadre, la concertation post débat public vise notamment la préparation du dossier de DUP, avec un thème « Aménagement et cadre de vie » qui traite de sujets très connectés aux orientations et aux prescriptions des documents d'urbanisme.

En parallèle de leur contexte juridique, et bien qu'elles ne portent pas sur le projet Cigéo proprement dit, les deux concertations préalables en cours s'inscrivent aussi dans un contexte plus général marqué de longue date par l'expression d'avis tranchés et opposés sur l'opportunité et la mise en œuvre de Cigéo.

- **PLAN DE SITUATION :**

Le projet de stockage se situe à la limite des départements de la Meuse et de la Haute-Marne. Il concerne du point de vue du droit de l'urbanisme un territoire couvert en Haute-Marne par la communauté de communes du Bassin de Joinville et trois de ses communes membres, et dans la Meuse par la communauté de communes des Portes de Meuse et huit de ses communes membres. L'impact potentiel territorial, environnemental et économique du projet est cependant plus étendu.

Document graphique n°1 - Source : ANDRA



- **OBJECTIFS :**

Si le projet est déclaré d'utilité publique, la mise en compatibilité vise à garantir que les règles d'urbanisme en vigueur localement en permettront la réalisation. Il s'agit donc d'adapter si besoin les documents d'urbanisme locaux aux caractéristiques du projet.

La mise en compatibilité ne peut intervenir que pour des documents d'urbanisme en vigueur, ce qui n'est le cas à ce jour que de trois documents: *(carte infra)*: le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du pays barrois et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Haute-Saulx, qui touchent 8 communes concernées même partiellement par l'implantation de Cigéo, et le plan local d'urbanisme (PLU) de Gondrecourt-le-Château.

Ce dernier plan a vocation à être remplacé par le futur plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) du Val d'Ornois. Ce document ayant déjà été arrêté, le ministère a fait le choix d'aborder aussi la perspective de sa compatibilité avec le projet Cigéo dans le cadre de la concertation, bien qu'il n'ait pas encore été approuvé.

Document graphique n°2 - A*vancement des documents d'urbanisme concernés*
Source : page 10 du dossier de concertation rendu public – janvier/février 2020 - MTES-DGEC

Dépt.		Territoire	Document de planification ou d'urbanisme en vigueur	Document de planification ou d'urbanisme en cours de procédure		Couverture par un SCoT	Aménagements du projet de centre de stockage Cigéo concernés
Meuse	Communauté de communes des Portes de Meuse	Commune de Gondrecourt-le-Château	**PLU** *en vigueur*	**PLUi du Val d'Ornois** *projet arrêté le 16/07/2019*		**SCoT du Pays Barrois** *en vigueur*	ITE, incluant la plateforme multimodale
		Commune de Bonnet	Règlement national d'urbanisme (RNU)				Zone puits, ZIOS
		Commune de Horville-en-Ornois	RNU				ITE
		Commune de Houdelaincourt	**Carte communale** *en vigueur*				ZIOS
		Commune de Saint-Joire	RNU				ZIOS
		Commune de Bure	**PLUi de la Haute-Saulx** *en vigueur*				Zone descenderie, LIS, ZIOS
		Commune de Mandres-en-Barrois					Zone puits, LIS, ZIOS
		Commune de Ribeaucourt					ZIOS
Haute-Marne		Commune de Cirfontaines-en-Ornois	RNU		**PLUi de la Communauté de communes du Bassin de Joinville en Champagne** *en cours d'élaboration*	**SCoT du Nord Haute-Marne** *en cours d'élaboration*	ITE
		Commune de Gillaumé	RNU				Zone descenderie ITE
		Commune de Saudron	RNU	**PLU de Saudron** *en cours d'élaboration*			Zone descenderie

Les documents d'urbanisme en Haute-Marne étant encore en cours d'élaboration, ils feront aussi le moment venu l'objet d'une procédure de mise en compatibilité.

- **CARACTÉRISTIQUES :**

Le projet Cigéo comprend deux grands types de réalisations physiques :

- la construction dans une couche argileuse à 500m sous terre d'un ensemble de galeries destinées à l'accueil progressif des conteneurs de déchets spécialement conditionnés (dénommés « colis ») et d'installations

permettant les opérations de descente (y compris des personnels impliqués dans la construction progressive du centre) et de manutention des colis ;

- un ensemble d'ouvrages de surface destinés aux premiers chantiers puis à l'accueil des « colis » sur le site et à la préparation des conditions de leur transfert dans les galeries souterraines.

Articulé autour de deux zones dites « descenderies » et « puits », il nécessite également une « installation terminale embranchée » ferroviaire pour l'accès des convois sur le site, dite ITE et une liaison routière interne entre les différents sites, dite LIS.

Les documents graphiques n° 3 et 4 *infra* présentent la structure générale du projet.

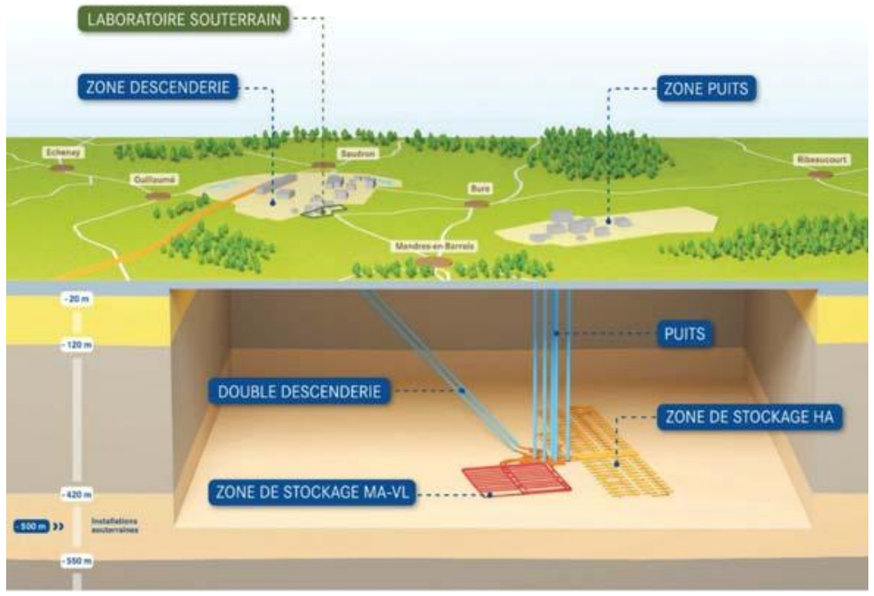
- **COÛT :**

Le coût global du projet a été arrêté par l'État à 25 Mds € en 2016. Ce chiffrage fait l'objet de contestations. La ministre de la transition écologique et solidaire vient de préciser en février 2020, conjointement avec le président de l'autorité de sûreté nucléaire, que sa mise à jour sera rendue publique lors du processus d'autorisation de création de Cigéo.

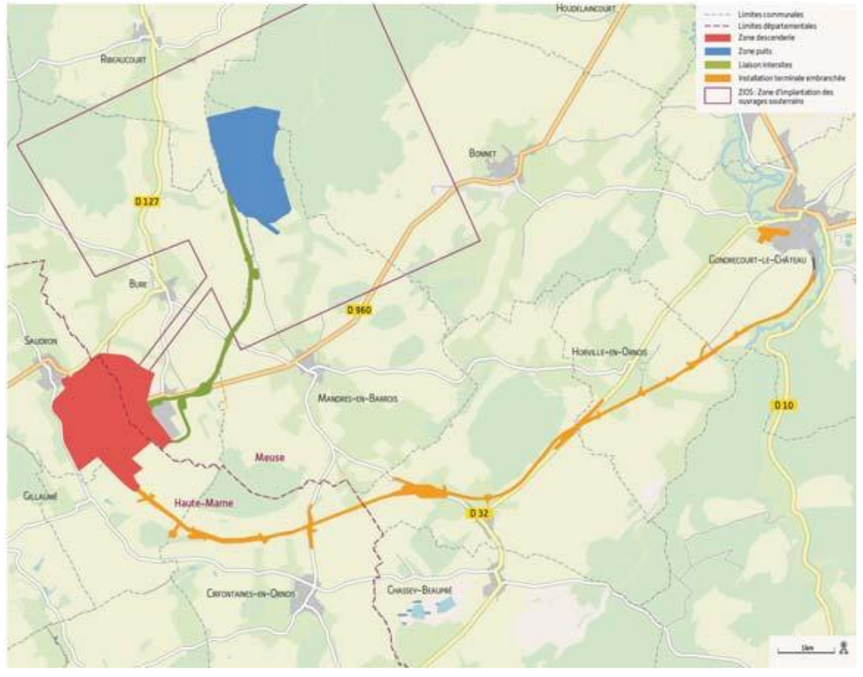
- **CALENDRIER ENVISAGÉ :**

Le projet se construit par étapes sur la très longue durée (cf annexe 2). Issue des procédures propres aux installations nucléaires de base et tenant compte des spécificités du projet, cette durée et ses différents jalons s'étendent des dates de parution de deux décrets portant déclaration d'utilité publique et autorisation de création (respectivement envisagés vers 2021 et vers 2025) jusqu'à une loi envisagée vers 2150 pour autoriser la fermeture définitive du centre.

Document graphique n°3 - Vue en coupe du projet Cigéo
source : ANDRA – page 5 du document de concertation rendu public



Document graphique n°4 - Organisation générale et localisation des installations
source : page 4 du dossier de concertation rendu public – janvier/février 2020 - MTES-DGEC



CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

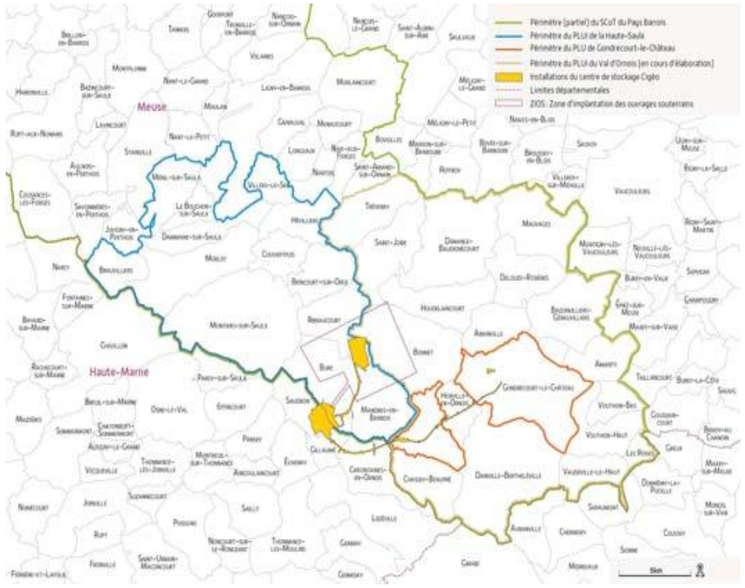
- **QUELQUES DATES CLÉS :**

  - 15 novembre 2019 : lettre du directeur général de l'énergie et du climat (ministère de la transition écologique et solidaire) à la présidente de la Commission nationale du débat public, lui demandant la désignation d'un garant sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet Cigéo, en application de l'article L 121-17 du code de l'environnement, selon les modalités définies aux articles L 121-15 et L 121-16-1 (cf annexe 1).
  - Décision de la CNDP n° 2019/173/CIGEO/11 du 4 décembre 2019, désignant Mme Marie-Line Meaux garante de la concertation (cf annexe 1).
  - Publications de l'avis légal de lancement de la concertation le 20 décembre 2019, ouverture le 6 janvier 2020, clôture le 14 février 2020.
  - Publication du bilan de la concertation le 13 mars 2020.

- **PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION :**

Le périmètre de la concertation est celui de la communauté de communes des Portes de Meuse (département de la Meuse), dont 8 communes totalisant 2 300 habitants sont directement concernées par l'une ou l'autre des installations physiques nécessaires à la réalisation du projet Cigéo.

Document graphique n°5 - Périmètres des documents d'urbanisme concernés
Source : page 11 du dossier de concertation rendu public – janvier/février 2020 - MTES-DGEC



- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION :**

  - Le dossier de la concertation préalable a été élaboré en décembre 2019 et mis en ligne par la direction générale de l'énergie et du climat le 6 janvier 2020. Il comprend deux grandes parties. La première est consacrée au cadre général de la concertation : présentation du projet Cigéo, exposé des objectifs et de l'organisation de la concertation, rappel de la procédure de mise en compatibilité et des trois documents d'urbanisme concernés. La seconde partie traite des orientations retenues pour la mise en compatibilité avec le projet Cigéo de chacun de ces trois documents d'urbanisme, ainsi que des perspectives envisagées pour le plan local d'urbanisme intercommunal du Val d'Ornois, arrêté mais pas encore approuvé. Des cartes illustrent certaines problématiques.
  - Pour chacune des réunions publiques organisées, des présentations spécifiques ont été réalisées sous l'égide du ministère par l'ANDRA et le bureau d'études d'urbanisme spécialisé (l'Atelier des Territoires) qui a accompagné la démarche, dans la double intention de présenter plus en détail le projet dans sa dimension territoriale et pour détailler les attentes en matière des dispositions d'urbanisme souhaitées.
  - Compte-tenu de la technicité des règles applicables en matière d'urbanisme, un glossaire et une illustration des termes et des zonages ont été présentés en réunion publique par le directeur départemental des territoires de la Meuse.

- **ÉVÉNEMENTS PUBLICS :**

  - 6 janvier 2020 : ouverture de la concertation et du site de dialogue en ligne, et mise à disposition du public du mail de la garante.
  - 21 janvier 2020 : première réunion publique avec une séquence de travail en atelier sur les dispositions proposées pour la mise en compatibilité.
  - 5 février 2020 : seconde réunion publique tirant les enseignements de la précédente et ouvrant le débat avec l'assistance sur l'ensemble des sujets.

- **PARTICIPANTS :**

  - 54 personnes au total ont participé aux réunions publiques.
  - 11 internautes ont exprimé leur point de vue sur le site ouvert à cet effet par le ministère.
  - L'association Meuse Nature Environnement a déposé sur le même site une contribution relative au projet Cigéo et à la mise en compatibilité.
  - Une personne a eu recours au questionnement de la garante par mail.

Chaque réunion publique a vu la présence d'un petit groupe d'opposants au projet. L'association CEDRA (Contre l'enfouissement des déchets radioactifs, l'une des principales associations d'opposition locale au projet Cigéo) a consacré une page de son site à la concertation, réaffirmant son refus du projet, sa conviction que la concertation est illusoire et inutile, mais proposant de s y rendre pour recueillir des informations.

CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ PRÉSENTÉE PAR L'ETAT

La prise en compte du projet Cigéo dans les documents d'urbanisme

A l'issue du processus habituel d'élaboration d'un document d'urbanisme, comprenant une concertation avec les personnes publiques associées (dont l'État et l'ANDRA), le SCoT du pays barrois, le PLUi de la Haute-Saulx et le PLU de Gondrecourt-le-Château intègrent déjà le projet dans leurs différentes composantes, le PLUi de la Haute-Saulx étant le seul à faire apparaître des zonages dédiés à Cigéo.

Toutefois, le dossier de concertation indique que depuis l'élaboration de ces documents, certains éléments du projet ont évolué ou ont été affinés :

- l'ANDRA a progressivement ajusté le périmètre du projet, rendant inutile d'appliquer les prescriptions spécifiques à des emprises dont elle estime aujourd'hui n'avoir plus besoin ;
- le tracé des infrastructures de surface a été précisé (liaison routière intersites et infrastructure ferroviaire terminale embranchée), rendant possible pour chacune la création d'un emplacement réservé visant à en préserver l'emprise.

Par ailleurs, les caractéristiques du projet pouvant avoir pour effet de déroger à certaines des orientations générales en matière de développement durable définies par les collectivités territoriales (notamment la maîtrise des consommations foncières et la préservation de la biodiversité et de corridors écologiques), il est nécessaire de préciser à quelles conditions impératives d'exception à ces principes le projet devra se soumettre.

La DGEC estime donc souhaitable de clarifier la façon dont la définition des zonages et de leurs règles tient compte spécifiquement de Cigéo, et de créer de nouvelles dénominations dédiées:

- zone UYcg : secteur urbain spécifique à vocation économique,
- passage pour le secteur « descenderie » d'une zone 2AUYc (zone à urbaniser à vocation économique long terme, installation Cigéo) à une zone 1AUYc (zone à urbaniser à vocation économique court terme, installation Cigéo)
- zone Nc : zone naturelle dédiée à Cigéo.

Le dossier de concertation rappelle que toutes les adaptations et modifications engagées dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité seront soumises à l'évaluation environnementale prévue par l'article L 122-4 du code de l'environnement.

SCoT du pays barrois : objectifs de la mise en compatibilité

1) Adapter la rédaction du document d'orientation et d'objectifs au projet Cigéo

Le document d'orientation et d'objectifs du SCoT du pays barrois vise notamment, dans sa rédaction actuelle, trois principes auxquels il admet toutefois des exceptions sous conditions. Ces principes appellent dans le texte du document d'urbanisme des précisions et des adaptations pour ce qui regarde la réalisation du projet Cigéo.

1-1) Sur la limitation de la consommation foncière des équipements et des infrastructures structurants, et la prescription d'éviter le mitage de l'espace hors des emprises urbaines :

- compte tenu de l'emprise au sol du futur centre et d'une localisation forcément loin des zones habitées, la mise en compatibilité vise à inscrire le projet parmi les exceptions déjà admises ;
- condition : l'ANDRA s'engage à ce que son inscription dans les exceptions possibles admises par le SCoT s'accompagne de l'optimisation des emprises du centre en vue de les limiter autant que possible .

1-2) Sur la préservation du bon fonctionnement des exploitations agricoles et sylvicoles, et la prescription que les zones constructibles ne nuisent pas au bon fonctionnement des activités agricoles et sylvicoles :

- compte-tenu d'un impact inévitable sur l'activité agricole, la mise en compatibilité vise à préciser que cet objectif n'est pas applicable au projet ;
- condition : le dossier de concertation rendu public précise que la conception du futur centre et les mesures de compensation agricole ont fait l'objet de concertations avec la profession et les riverains.

1-3) Sur la préservation des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques, qui admet déjà quelques exceptions si le maintien des fonctionnalités écologiques peut être garanti :

- du fait que la réalisation de la zone « puits » se ferait partiellement sur des terrains d'une qualité écologique reconnue (le réservoir de biodiversité d'intérêt local du Bois Lejuc sur la commune de Mandres-en-Barrois, et une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de niveau 1 localisée essentiellement sur les communes de Mandres-en-Barrois et de Bonnet), la mise en compatibilité vise à ce que la rédaction du document d'orientation et d'objectifs n'empêche pas la réalisation du projet ;
- condition : l'ANDRA a pris l'engagement de respecter les conditions mises par le SCoT pour admettre des exceptions, notamment au travers des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de l'implantation en zone boisée inscrites dans l'étude d'impact du projet.

2) Modifier certains documents du SCoT pour les actualiser

Il s'agit d'une part de compléter le rapport de présentation par la mention de la mise en compatibilité envisagée, et d'actualiser la carte représentant les zones d'activité économique sur le territoire de la Haute-Saulx (annexe du document d'orientation et d'objectifs) pour corriger l'implantation des installations de surface du projet.

PLUi de la Haute-Saulx : objectifs de la mise en compatibilité

Le PLUi approuvé (projet d'aménagement et de développement durable, orientations d'aménagement et de programmation, documents graphiques) prend bien en compte le projet Cigéo. Certaines dispositions limitent toutefois les possibilités de construction notamment dans le périmètre du projet, et la définition des zonages doit être adaptée.

1) Clarifier dans le PLUi les dispositions juridiques permettant de créer la liaison routière intersites sur le territoire des communes concernées par son tracé

1-1) Le zonage actuel combine selon les cas des zones naturelles N et un sous-secteur de zone à urbaniser à long terme n'admettant que des constructibilités limitées : la mise en compatibilité vise à inscrire l'ensemble du tracé de la liaison dans un sous-secteur Nc spécifique n'autorisant que les ouvrages d'infrastructure terrestres, les équipements et installations liés, et les affouillements/exhaussements de sols liés.

1-2) Il s'agit de créer au bénéfice de l'ANDRA un emplacement réservé pour sur tout le tracé de la future liaison.

1-3) Pour l'insertion de la liaison dans le territoire, la mise en compatibilité vise à joindre aux annexes du PLUi une nouvelle étude d'aménagement précisant les critères d'aménagement du projet, notamment de la liaison, et dont les conclusions devront permettre d'ajuster le règlement du sous-secteur Nc nouvellement créé.

2) Adapter les règles du PLUi aux besoins d'implantation des futurs ouvrages souterrains

Dans la rédaction actuelle du PLUi, la zone d'implantation de ces ouvrages relève de plusieurs types de zonage selon les communes, qui tous limitent les possibilités de construction. La mise en compatibilité vise à compléter les règlements concernés en admettant les ouvrages souterrains liés au projet Cigéo, ainsi que les affouillements/exhaussements de sols.

3) Créer de nouveaux zonages mieux adaptés au traitement des deux zones « descenderie » et « puits » *(cf documents graphiques n° 4 et 5)*

3-1) Les zonages actuels ne sont pas adaptés à la zone « descenderie » : soit leur qualification ne permet quasiment aucune construction, soit certaines règles ne sont pas compatibles avec le projet. La mise en compatibilité vise à créer dans les zones concernées des secteurs strictement limités à l'emprise du projet, avec des règles adaptées et unifiées.

3-2) pour des raisons similaires, la mise en compatibilité vise à clarifier la nature et les règles applicables au zonage relatif à la zone « puits ».

Dans les deux cas, des documents de type « schéma général d'organisation » seront nécessaires, ainsi que la rédaction d'orientations d'aménagement et de programmation qui sont obligatoires pour toute zone destinée à être ouverte à l'urbanisation.

Sur l'ensemble de ces sujets, le dossier de concertation établi par le ministère et l'ANDRA estime que les principes retenus pour créer de nouveaux secteurs en clarifiant leurs règles et en en limitant la portée au seul projet de centre de stockage, s'ils sont de nature à assurer la réalisation du futur centre, garantissent aussi le respect des objectifs de limitation de l'impact foncier. Le dossier rappelle aussi l'enjeu des mesures de réduction et de compensation des impacts environnementaux, prévues dans l'étude d'impact du projet *(dossier de la concertation préalable, page 22)*.

PLU de Gondrecourt-le-Château : objectifs de la mise en compatibilité

Le PLU de Gondrecourt-le-Château tient compte du projet Cigéo dans son rapport de présentation mais pas dans ses autres composantes. L'emprise de l'installation terminale embranchée destinée au transport ferroviaire des « colis » de déchets radioactifs se situe en zones agricoles et naturelles, ce qui amène à préciser dans leur règlement que ce classement ne fait pas obstacle à la réalisation de cette infrastructure.

La mise en compatibilité vise donc deux objets :
- l'évolution du règlement des zones naturelles et agricoles concernées pour y admettre les ouvrages d'infrastructure terrestres liés au projet, les équipements et installations liés, et les affouillements/exhaussements de sols correspondants ;
- la création au bénéfice de l'ANDRA d'un emplacement réservé sur l'ensemble du tracé de la future liaison ferrée.

Ce traitement est de même nature que celui du PLUi de la Haute-Saulx pour la liaison intersites.

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

La mise au point des éléments rendus publics

Le travail de relecture de l'information dispensée pour la concertation préalable s'est porté en premier lieu sur l'avis de publication de l'annonce de son lancement et sur la rédaction du dossier de concertation établi conjointement par la direction de l'énergie et du climat (sous-directeur de l'énergie nucléaire, cheffe du bureau « Politique publique et tutelle de l'énergie nucléaire ») et l'ANDRA. Les observations émises ont été prises en compte, tant sur le fond que sur la forme. Lors des réunions publiques, les participants ont toutefois souhaité une plus grande précision sur les modifications apportées aux documents d'urbanisme, dont fait état la partie « Résultats de la concertation » *infra*.

Chaque réunion publique a fait l'objet de documents spécifiquement élaborés par l'ANDRA et le ministère organisateur de la concertation préalable, et préparés avec la garante sur le fond et sur la forme.

Les contacts avec les collectivités locales concernées

Le sous-préfet chargé de la coordination de l'action de l'État sur le projet Cigéo a organisé à Bar-le-Duc le 16 janvier 2020, en présence de la garante, une réunion collective avec les deux communautés de communes (Portes de Meuse et Bassin de Joinville).

A noter quelques attentes parmi toutes celles exprimées par les élus :
- que les délais de la mise en compatibilité ne freinent pas l'action des collectivités territoriales,
- que les modifications à intervenir respectent au mieux la volonté locale de maîtriser la consommation de l'espace et préserver les activités agricoles,
- plus spécifiquement pour la communauté de communes des Portes de Meuse, que dans le même temps le projet ne pèse pas sur les capacités de développement admises par le SCoT du pays barrois et leur répartition entre les communes,
- plus spécifiquement pour la communauté de communes du Bassin de Joinville et la commune de Saudron, dont les documents ne sont pas encore approuvés, que l'obligation de mise en compatibilité retarde le moins possible leur adoption et leur entrée en vigueur.

La garante a par ailleurs rencontré séparément les présidents et vice-présidents de chacune des deux communautés de communes, qui ont confirmé leurs avis du 16 janvier 2020. Les élus de la communauté de communes du Bassin de Joinville ont aussi exprimé le souhait que les modalités d'inscription du projet Cigéo dans les documents d'urbanisme ne diffèrent pas d'un département à l'autre.

L'expression de la garante lors des réunions publiques

Chacune des réunions organisées pour la concertation préalable a donné lieu à une intervention de la garante pour préciser le sens du dispositif, rappeler les principes de la concertation, et notamment souligner sa disponibilité pour toute question pouvant lui être transmise, hors séances, via l'adresse diffusée dans le dossier de concertation rendu public. A également été rappelé que toutes les questions posées sur le site ouvert à cet effet par le ministère seront prises en compte dans le bilan de la concertation.
A l'issue de la réunion publique du 5 février 2020 a aussi été présentée une synthèse des premiers éléments retirés à ce stade des échanges intervenus depuis le début du processus .

La gestion du site ouvert à la discussion publique par le ministère

A la demande de la garante, la direction générale de l'énergie et du climat s'est attachée à répondre à chaque question posée sans attendre la conclusion de la concertation préalable.

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation préalable s'est organisée autour de trois dispositifs :
- le 21 janvier 2020 par une réunion publique avec travail en sous-groupes sur les orientations discutées,
- le 5 février 2020 par une réunion publique générale,
- durant toute la concertation, du 6 janvier au 14 février 2020, par la mise à disposition du public d'un site du ministère et de l'adresse mail de la garante.

La synthèse des échanges tenus lors de chaque réunion publique figure en annexe 3.

Une nouvelle réunion publique aurait été souhaitable pour un dernier échange en tenant compte de l'apport des deux précédentes. Cela n'a pas été possible, essentiellement du fait que la période de réserve liée aux élections municipales de mars 2020 débutait le 15 février.

Plutôt que de retenir les locaux de l'ANDRA, le choix du lieu des réunions publiques s'est porté sur un espace culturel et de développement associatif à vocation intercommunale, l'ancienne abbaye d'Ecurey sur la commune de Montiers-sur-Saulx. Bien que cette commune ne soit pas physiquement concernée par le projet, elle est le siège de la communauté de communes des Portes de Meuse, facilement accessible pour tous les habitants des différentes communes, et l'espace d'Ecurey est fréquemment utilisé pour différentes manifestations publiques.

Pour ce qui concerne l'information diffusée sur l'organisation des réunions, qui étaient par ailleurs mentionnées dans le dossier de concertation rendu public, une invitation spécifique par mail à partir du fichier ANDRA de 600 destinataires a été faite 8 jours avant chacune et le jour même.

La réunion-atelier du 21 janvier 2020

Elle a rassemblé de 18h30 à 20h30 24 personnes en plus des représentants de l'ANDRA et du ministère. Elle était structurée autour de trois séquences ponctuées d'échanges collectifs.

- Le cadre général du processus de mise en compatibilité a d'abord été rappelé :
  - la cheffe du bureau de la direction générale de l'énergie et du climat a exposé la procédure (ses raisons, ses objectifs, son calendrier et son insertion dans le processus global des études sur Cigéo) et indiqué le déroulement de la concertation préalable engagée ainsi que les attentes du ministère ;
  - la garante a exposé sa mission et précisé ses modes d'intervention ;
  - le directeur du centre Meuse Haute Marne de l'ANDRA a présenté les grandes lignes du projet Cigéo ;
  - l'intervention du directeur départemental des territoires de la Meuse a porté sur les documents d'urbanisme (rôle de chacun et hiérarchie des normes, signification des zonages, avancement des documents d'urbanisme concernés par la mise en compatibilité).

- La deuxième séquence a été consacrée à la présentation, par l'Atelier des Territoires, des dispositions envisagées pour la mise en compatibilité de chaque document avec le projet Cigéo. Cette présentation a inclus des cartes « avant/après » de plusieurs dispositions pour éclairer le public sur leur portée effective.

- Enfin, cinq groupes ont été constitués pour échanger en 45 mn sur des points significatifs : les grands objectifs de la mise en compatibilité pour chaque document d'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation envisagées pour le traitement des zones « puits » et « descenderie », les dispositions souhaitables pour les surplus d'emprises dégagés par l'ANDRA, et les mesures environnementales envisagées pour la zone « puits » et la zone « descenderie ». Chaque groupe a disposé du dossier de concertation, d'un lexique de la signification des différents zonages, des cartes et documents graphiques illustrant les problématiques abordées, et d'une grille de travail.

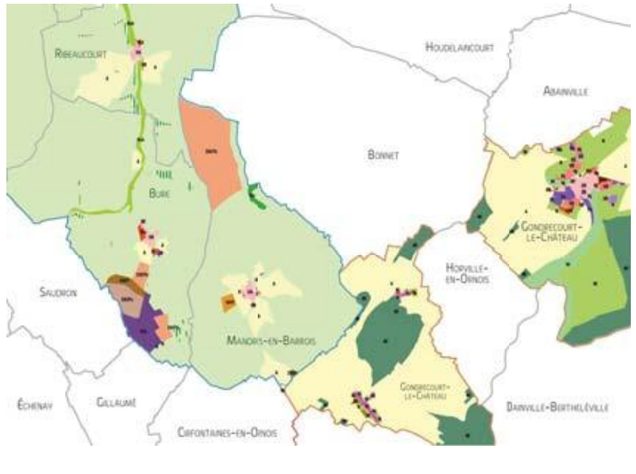
- Le travail de chaque groupe a ensuite été rapporté par l'un des participants, avant un échange collectif qui a conclu la réunion.

Globalement, ce travail en groupes a démontré à la fois que la technicité du sujet n'empêche pas la production de propositions utiles dans un temps assez bref, et qu'il est nécessaire de veiller à la mise à disposition de documents d'une grande clarté sur les règles, les plans, les orientations et, plus généralement, de tout ce qui contribue à éclairer l'aspect « avant/après » des dispositions envisagées.

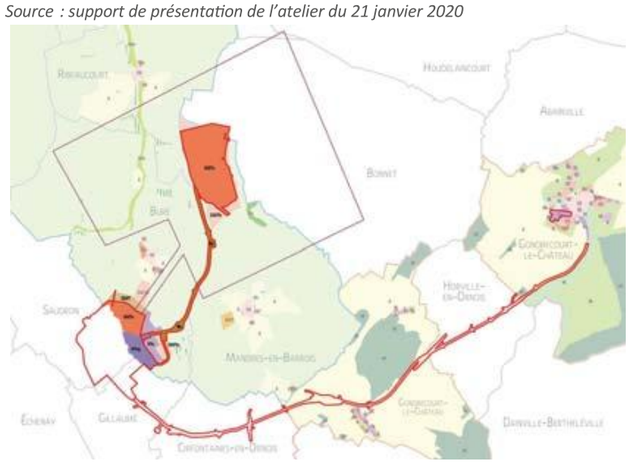
Photo : ANDRA

Document graphique n°6-1 :Exemples de documents diffusés le 21 janvier 2020
Les zonages du PLUI de la Haute-Saulx et du PLU de Gondrecourt-le-Château

Etat actuel
Source : support de présentation de l'atelier du 21 janvier 2020

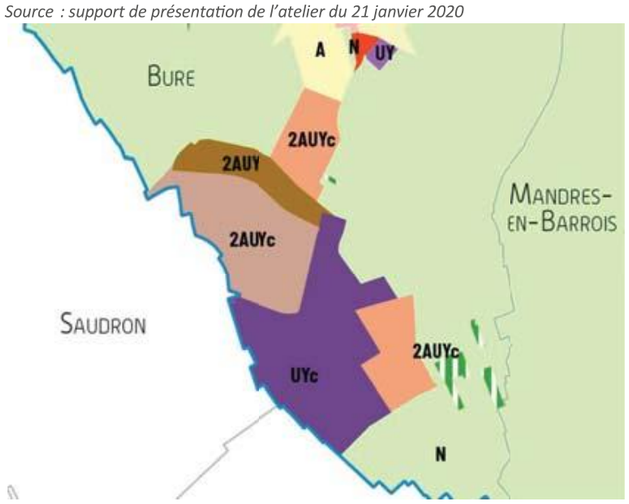


Etat projeté après la mise en compatibilité
Source : support de présentation de l'atelier du 21 janvier 2020

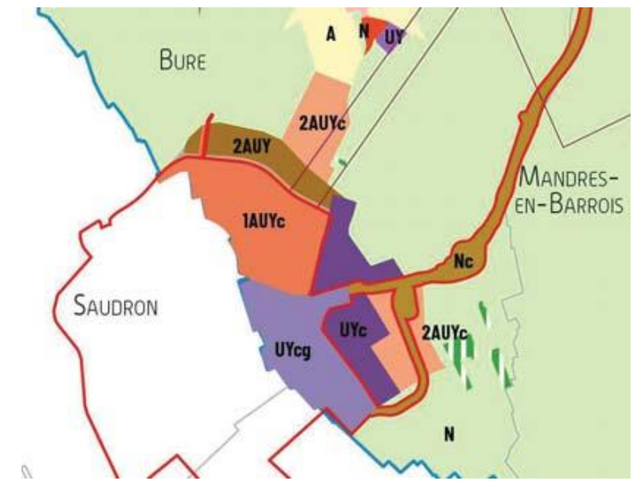


Document graphique n°6-2 :Exemples de documents diffusés le 21 janvier 2020
Zoom sur la zone « descenderie » dans le zonage du PLUi de la Haute-Saulx

Etat actuel
Source : support de présentation de l'atelier du 21 janvier 2020



Etat projeté après la mise en compatibilité - en rouge, le périmètre du projet Cigéo
Source : support de présentation de l'atelier du 21 janvier 2020



La réunion publique du 5 février 2020

Elle a rassemblé 30 personnes de 18h30 à 20h hors représentants du ministère et de l'ANDRA. Sa préparation entre le ministère, l'ANDRA et la garante a notamment tenu compte des éléments émis par la réunion précédente du 21 janvier 2020.

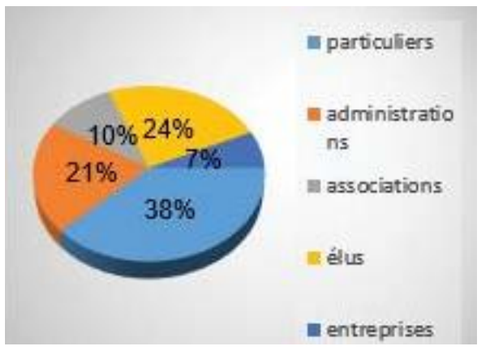
- Les objectifs de la mise en compatibilité et de la concertation préalable ont été à nouveau rappelés par les interventions successives du sous-directeur de l'énergie nucléaire à la DGEC (qui avait tenu à être personnellement présent) et de la garante, avant que le directeur du centre Meuse-Haute Marne de l'ANDRA rappelle les grandes lignes du projet Cigéo. La nature des modifications des documents d'urbanisme induite par la mise en compatibilité avec le projet a également été précisée pour chacun des trois documents concernés.

- Un élément nouveau dans la présentation est venu des suites de la réunion-atelier du 21 janvier, qui n'avait abordé que très rapidement le thème des mesures de réduction et de compensation des impacts environnementaux. L'ANDRA a donc présenté à titre d'exemples précis les mesures envisagées autour des zones « puits » et « descenderie », ainsi que les principes proposés pour la compensation agricole collective et la compensation écologique transverse aux deux zones.

- A l'issue des échanges intervenus suite à ces différentes présentations, la garante a présenté les premiers enseignements qui pouvaient en être tirés à ce stade. Le sous-directeur de l'énergie nucléaire a conclu la séance en précisant le processus à venir pour donner suite aux enseignements de la concertation et mettre au point le document final sur la mise en compatibilité, qui accompagnera le dossier de la demande de déclaration d'utilité publique.

L'ANDRA a pu établir le profil de l'assistance (*infra) ;* les pourcentages sont peu significatifs en raison du très faible nombre de participants, mais il donne malgré tout un éclairage intéressant.

Document graphique n° 7 : participants du 5 février 2020
Source : ANDRA



Réunion publique du 5 février 2020
Source : ANDRA

Les expressions en ligne et sur le mail de la garante

Le ministère avait ouvert l'accès à un site dédié aux concertations publiques, dont certains participants ont relevé en séance qu'elle était trop compliquée (http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/avis-de-concertation-prealable-relative-a-la-mise-a2119.html). Cette adresse a été donnée en page 6 du dossier de concertation, et rappelée systématiquement lors des deux réunions publiques. La garante avait par ailleurs ouvert son adresse mail CNDP aux expressions éventuelles du public.

A sa clôture le 14 février 2020, le site internet avait recueilli 11 avis et une contribution substantielle de l'association Meuse Nature Environnement. Quatre avis sont datés de la première semaine d'ouverture du site entre le 4 au 13 janvier et cinq ont été déposés les deux derniers jours, de même que la contribution de l'association. Une seule question a été posée à la garante par mail, provenant d'un participant à la réunion-atelier du 21 janvier et portant essentiellement sur le périmètre de la concertation préalable.

Sur le fond, la quasi totalité des textes reçus sur le site juge la mise en compatibilité inutile, voire fallacieuse, leurs auteurs rejetant le principe même du projet Cigéo et l'opportunité de sa création. Les arguments avancés concernent la responsabilité à l'égard des générations futures, les risques encourus, le refus global du nucléaire et l'opposition exprimée au sein des populations riveraines. Un seul avis apporte un soutien ferme au projet, motivé par la nécessaire gestion des déchets existants.

Sur la concertation préalable et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, seuls quatre avis et la contribution de l'association comportent des éléments d'appréciation sur la forme ou sur le fond. Ils sont pris en compte pour établir les résultats de la concertation.

Chacune des questions a reçu une réponse circonstanciée de la DGEC. Questions et réponses sont publiées sur le site internet à l'adresse dédiée.

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION : SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Les éléments qui suivent n'ont pas de valeur statistique puisque le public fut en définitive peu nombreux, mais leur mention dans les échanges témoigne d'une sensibilité au sujet.

Sur les objectifs et le périmètre de la procédure

Trois sujets ont plus particulièrement retenu l'attention des participants.

- L'engagement de la concertation sur la procédure de mise en compatibilité avant l'aboutissement des procédures de création du projet (déclaration d'utilité publique et autorisation de création):

  - Les représentants de la DGEC et de l'ANDRA ont expliqué qu'il s'agissait surtout de préparer la mise en compatibilité en ayant fait toutes les démarches et les études nécessaires, mais que d'une part elle était conditionnée par l'obtention de la déclaration d'utilité publique, et que d'autre part le lancement de la concertation ne préjugeait pas de l'issue des instructions DUP et DAC, qui ciblent plus précisément la réalisation du projet proprement dit.

  - Ces éléments de réponse ont également été détaillés par la DGEC vers les contributeurs des avis en ligne, en insistant sur le fait que la mise en compatibilité n'emporte pas autorisation de création du futur centre. Une partie du public y voit malgré tout un risque du « fait accompli », pouvant laisser penser que la concertation est inutile puisque « tout est déjà joué ».

- L'exclusion de la procédure de mise en compatibilité de certains documents d'urbanisme (notamment le futur PLUi du Val d'Ornois et les documents des territoires haut-marnais) :

  - La justification apportée par l'ANDRA et la DGEC que seuls les documents approuvés peuvent être mis en compatibilité est acceptée par le public sur un plan juridique, mais quelques questions posées suggèrent qu'il est craint un manque de cohérence de l'ensemble, voire une difficulté à se forger un point de vue plus global sur l'ensemble des incidences du processus de mise en compatibilité.

  - L'association Meuse Nature Environnement estime que le processus retardera les projets des collectivités territoriales, notamment pour le PLUi du Val d'Ornois. Cette question de l'articulation du projet Cigéo avec les politiques de développement locales a aussi été posée lors de la réunion du 16 janvier 2020 avec les communautés de communes et lors des entretiens des élus avec la garante. En réponse, la DGEC met l'accent sur le processus de travail collectif engagé par l'Etat avec les collectivités concernées pour avancer sur la définition de leurs documents d'urbanisme en cours d'élaboration.

- L'objectif général de la mise en compatibilité en regard des orientations des collectivités territoriales :

  - Le public a relevé certains termes inappropriés du dossier de concertation, en particulier lorsque, pour expliquer pourquoi une règle générale de limitation des consommations foncières doit être modifiée, le texte indique que « le projet n'est pas concerné », laissant penser que l'État et l'ANDRA ne partagent pas cet objectif central des collectivités territoriales. Cette expression devra être corrigée dans le dossier final de mise en compatibilité.

  - De la même manière, alors que la DGEC et l'ANDRA justifient certaines dispositions exclusivement applicables au projet par le souci de laisser aux collectivités territoriales leur pleine responsabilité sur le reste du territoire, l'association Meuse Nature Environnement l'interprète comme une exclusion volontaire des autres activités pouvant porter un développement économique.

  - Quelle que soit la motivation de l'observation, on relève la crainte que la mise en œuvre du projet contraigne excessivement les stratégies des collectivités territoriales. Ce point mérite que la DGEC, l'ANDRA et les représentants locaux de l'État veillent à l'énoncé attentif (et pas simplement juridique)

des objectifs de la mise en compatibilité et à une formulation appropriée des règles qui seront à incorporer aux documents d'urbanisme, particulièrement pour tout ce qui touche aux options de développement durable et de préservation des équilibres écologiques.

Sur la portée des modifications de chaque document d'urbanisme

- SCoT du pays barrois :
  - Il apparaît souhaitable de ne pas comptabiliser les constructions du futur centre dans les consommations foncières régulées par le SCoT pour ne pas gêner les autres projets. Sur ce point, la DGEC a confirmé que ce serait bien le cas.
  - Le public a considéré que les objectifs du SCoT de maîtriser la consommation de l'espace et de préserver les équilibres écologiques sont importants et concernent aussi le projet Cigéo. L'ANDRA a indiqué dans ses réponses ne pas les contester, mais devoir adapter ces règles aux caractéristiques du projet, en soulignant les mesures de réduction et de compensation des impacts étudiées et une limitation au plus juste des emprises de Cigéo.
- PLUi de la Haute-Saulx :
  - Le souci d'un usage économe de l'espace et d'une limitation stricte des effets de Cigéo apparaît dans deux demandes des groupes de travail du 21 janvier 2020 : limiter au mieux les espaces dévolus aux verses issues des chantiers, et ne conduire que progressivement les déboisements nécessaires.
  - A contrario, certains groupes de travail ont estimé qu'à trop fixer au plus juste ses limites, l'ANDRA pourrait un jour manquer de marge pour l'évolution du projet, et qu'il convient donc d'être prudent sur le sort de ce que l'ANDRA nomme les « délaissés » du projet.
  - Le public souhaite que les orientations d'aménagement et de programmation, l'un des documents clés du PLUi de la Haute-Saulx, intègrent différents thèmes : le traitement des bandes boisées, la gestion des verses, la desserte du site en transports en commun ainsi que les mesures environnementales pour les zones « puits » et « descenderie ».
  - L'association Meuse Nature Environnement souhaite connaître précisément les surfaces concernées par les changements de statut au PLUi, et les conditions d'ouverture à l'urbanisation des zones nécessaires au projet. Le renvoi de ces questions aux études environnementales du dossier de DUP montre la difficulté de gérer en concertation des séquences trop cloisonnées bien que forcément liées par les effets respectifs des procédures qu'elles traitent.

- PLU de Gondrecourt-le-Château : Les modifications visant à inscrire l'installation terminale embranchée dans le document d'urbanisme ont suscité peu de questions ou de suggestions, si ce n'est une interrogation d'un des groupes du 21 janvier sur la mise en place ou non d'une clôture le long de l'infrastructure ferroviaire.

La démarche environnementale a enfin fait l'objet de différentes observations, notamment sur la méthodologie employée, et pour l'impact du projet sur le sort des activités agricoles et des appellations d'origine contrôlée, qui mérite pour certains des compensations particulièrement étudiées.

Sur la qualité des documents supports de la concertation

Les principales observations ont porté sur la consistance du dossier de concertation et la nature des documents mis à disposition du public, y compris pour le travail en groupes du 21 janvier 2020.

- Dans l'ensemble, il a été jugé que les documents graphiques auraient pu être plus explicites sur l'état « avant-après » des dispositions d'urbanisme à modifier (participants du 21 janvier, avis en ligne, contribution Meuse Nature Environnement), et qu'il aurait fallu mieux mettre en évidence l'écriture actuelle et l'écriture future dans les pièces des documents d'urbanisme. La DGEC a donc mis un lien sur son site avec le géoportail de l'urbanisme, mais il faut noter après une rapide consultation de ce portail que le PLU de Gondrecourt-le-Château n'est pas en ligne, et que pour accéder aux documents du PLUi de la Haute-Saulx il faut entrer « Mandres-en-Barrois » ou « Ribeaucourt », aucune réponse n'étant donnée lorsqu'on entre « PLUi de la Haute-Saul x». Il serait donc nécessaire que le dossier final de la mise en compatibilité donne une information plus explicite sur les changements apportés.
- L'exposé préalable sur les termes juridiques utilisés pour le zonage dans les documents d'urbanisme a été apprécié, mais il ne suffit manifestement pas à dépasser la technicité et la complexité des règles d'urbanisme. Un effort sera à conduire pour la confection du dossier définitif de la mise en compatibilité pour expliciter au mieux la nature des zonages.
- La présentation le 5 février 2020 des mesures de compensation agricole et écologique envisagées autour des zones « puits » et « descenderie » a intéressé le public, mais confirmé qu'il est difficile d'éviter alors une discussion de fond sur l'étude d'impact, qui n'était pas l'objet de la concertation. Cette fragmentation des concertations, sans doute inévitable du fait de l'emboîtement des procédures, peut être irritante et gêne pour une partie du public la compréhension globale de la portée du projet sur le territoire, même si les réponses apportées au public ont souligné que les sujets de débat trouveront un écho dans les concertations à venir.

Telle est la synthèse qui peut être tirée des observations du public sur les différents sujets reliés à la mise en compatibilité, dans la Meuse, des documents d'urbanisme avec le projet Cigéo. Sur tous ces points, l'ANDRA et la DGEC ont indiqué en conclusion des réunions publiques qu'ils tiendraient compte des échanges pour ajuster le dossier final.

AVIS DE LA GARANTE SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

La concertation préalable s'est déroulée dans un climat d'échange et de dialogue, y compris lorsque des opinions contraires aux décisions de l'État et à la mission de l'ANDRA ont été fermement exprimées. Il est cependant regrettable que le public ait été si peu nombreux, ce qui est inhabituel en regard de l'assistance aux réunions de concertation tenues dans le cadre de la concertation post débat public dans sa phase de préparation du dossier de DUP, et alors même qu'il s'agissait de thèmes intéressant directement le cadre de vie des habitants.

La réunion-atelier du 21 janvier 2020 a finalement produit plus d'apports qu'on ne pouvait le craindre en regard des très faibles marges qu'a le public de pouvoir influer sur l'écriture des règles d'urbanisme, domaine par ailleurs d'une grande technicité.

La préparation des documents rendus publics pour accompagner la concertation aurait toutefois méritée d'être mieux ajustée à l'attente d'une plus grande facilité de compréhension des éléments à modifier et de leur portée. En particulier, l'accès à l'état actuel des documents d'urbanisme devrait être mieux assuré.

Les réponses apportées par la DGEC et l'ANDRA aux questions du public ont été plutôt précises, sans masquer la complexité du processus, en cherchant à bien marquer le rôle de chaque procédure dans la fabrication progressive du projet. On peut toutefois regretter que les réponses aux questions posées en ligne, peut-être parce qu'elles permettent de mieux maîtriser le fond qu'une réponse orale spontanée, aient été généralement très longues, notamment par le rappel d'éclairages sur l'histoire du projet puisqu'il était mis en cause par les auteurs des questions. Leur exhaustivité a pu affaiblir aux yeux de certains leur intérêt.

La DGEC et l'ANDRA ayant pris l'engagement de tenir compte des échanges, une partie du public a émis des doutes sur le sujet, comme d'ailleurs sur les engagements que l'ANDRA a affirmé vouloir prendre pour vérifier au fil du temps l'efficacité de ses mesures de compensation des impacts environnementaux. Cette mise en question de la parole du porteur de projet, déjà tout-à-fait normale dans un processus de concertation, prend une résonance particulière dans le contexte des débats autour du projet Cigéo et de son calendrier de très longue durée .

Bien que le sujet dépasse la seule question de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, il n'est pas sans lien avec l'appréciation que peut porter le public sur la pertinence de la démarche et des modifications aux documents d'urbanisme projetées.

Il sera donc tout à fait important que dans la version finale des documents soumis à enquête publique, et spécialement sur les mesures de réduction et de compensation des impacts environnementaux, l'ANDRA rende visible et crédible la manière dont elle entend tenir ses engagements, y compris les modalités d'association de la société civile pour le vérifier.

RECOMMANDATIONS POUR LA PRÉPARATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LA POURSUITE DE LA CONCERTATION

Recommandations à la DGEC

1 - Améliorer l'information du public dans le dossier de mise à l'enquête publique.

- Faciliter la compréhension de la portée de la procédure pour que le public puisse se prononcer en connaissance de cause lors de l'enquête publique : assortir le dossier juridique, qui obéit à une logique procédurale, d'un dossier illustratif permettant de comprendre de la façon la plus précise l'effet de chaque modification de chacun des trois documents d'urbanisme concernés, et présentant également les lignes de force des études destinées à être annexées aux documents d'urbanisme modifiés (par exemple pour l'étude d'entrée de ville mentionnée dans le dossier de concertation pour le traitement des abords de la liaison intersites).

- La procédure de mise en compatibilité n'ayant de sens que rapportée aux perspectives de mise en œuvre du projet Cigéo, introduire le dossier juridique par une présentation claire des jalons du calendrier du projet et de l'articulation pratique entre les trois procédures qui vont conduire, si elles aboutissent positivement, à sa réalisation : la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, la décision d'autorisation de création. Le public doit pouvoir comprendre l'enchaînement des décisions et l'emboîtement des engagements que l'État prend à l'égard des territoires de Cigéo, et être averti des perspectives de nouvelles mises en compatibilité selon l'avancement des dossiers.

- Elargir le périmètre d'information du public en déposant le dossier de concertation non seulement au siège des trois collectivités territoriales concernées mais aussi à la mairie de chacune des huit communes de la communauté de communes des Portes de Meuse directement concernées par les règles d'urbanisme applicables au projet.

2 – Prendre en compte les avis du public pour maîtriser au mieux l'inscription territoriale du projet

- Porter attention à l'écriture et à la motivation des règles qui visent à placer le projet dans un statut dérogatoire à la règle communément admise et opposable à tous sur le secteur considéré, spécialement lorsque ces règles peuvent affecter la maîtrise de la consommation foncière et le respect des équilibres écologiques.

- Poursuivre la concertation avec les collectivités territoriales et le public en vue de la mise en œuvre des orientations d'aménagement et de programmation spécifiques à Cigéo par des documents de type « schéma général d'organisation » et des règles appropriées.

- Prendre acte des demandes d'une maîtrise au plus juste de la consommation foncière de Cigéo tout en préservant des marges pour l'avenir, d'une politique de déboisement progressive selon les besoins, et d'une limitation des zones affectées aux verses.

Recommandations à l'ANDRA

- Poursuivre la concertation avec les collectivités territoriales et le public sur les dispositions d'urbanisme spécifiques au projet, notamment au sein des ateliers thématiques de la concertation post débat public sur l'aménagement et le cadre de vie, et spécialement pour tout ce qui touche à la mise en oeuvre des orientations d'aménagement et de programmation.

- Dans ce cadre, proposer au public une vision actualisée de l'ensemble des mesures envisagées pour réduire et compenser les impacts environnementaux du projet. La réponse à cet objectif, qui pourrait à titre d'exemple prendre la forme d'une rencontre d'échanges thématique, permettrait au public de faire le lien entre les différentes séquences de concertation comme entre les différents dossiers procéduraux, et de se forger un point de vue global sur un sujet pour lequel il démontre régulièrement une grande sensibilité.

- Définir en concertation les voies et moyens par lesquels le public pourra juger du respect des engagements pris en matière de réduction et de compensation des impacts environnementaux et territoriaux, en prenant en compte la longue durée du projet pour la mise en œuvre de ces engagements.

LISTE DES ANNEXES

- **ANNEXE 1 : Demande de la DGEC et décision de la CNDP**
  - **lettre de saisine de la CNDP par la DGEC**
  - **décision de la CNDP**
- **ANNEXE 2 : Calendrier prévisionnel du projet Cigéo**
- **ANNEXE 3 : Synthèses des échanges des réunions publiques (cette annexe fait l'objet de deux documents distincts)**
  - **A : réunion-atelier du 21 janvier 2020**
  - **B : réunion publique du 5 février 2020**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction Générale de l'Énergie et du Climat

Paris, le 15 NOV. 2019

Direction de l'Énergie

Sous-direction de l'industrie nucléaire
Bureau Politique publique et tutelle
N°155

Madame la Présidente,

Le stockage réversible en couche géologique profonde est la solution de référence prévue par la loi pour la gestion des déchets les plus radioactifs qui restent dangereux pour l'homme et l'environnement sur des périodes extrêmement longues. Cette solution est mise en œuvre par l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (Andra) sous la forme du projet Cigéo qui se situe dans la région Grand-Est, sur les départements de la Meuse et de la Haute-Marne.

La solution de gestion des déchets de haute et moyenne activité à vie longue en tant que telle a fait l'objet de plusieurs débats publics, dont le dernier relatif au plan national de gestion des matières et des déchets radioactifs.

Sans préjudice des conclusions qui seront tirées par le Gouvernement de ce débat, certaines étapes préparatoires à une éventuelle autorisation du projet de centre de stockage Cigéo peuvent être d'ores et déjà engagées.

Dans l'immédiat, l'Andra prévoit de déposer un dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) début 2020, nécessaire pour lui assurer la maîtrise foncière du territoire couvert par le projet.

Compte-tenu de la nature du projet Cigéo (installation liée à la production d'énergie nucléaire), le prononcé de la DUP se fera par un décret en Conseil d'Etat en application de l'article R. 121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le ministère chargé de l'énergie est ainsi en charge de cette procédure de déclaration d'utilité publique.

L'obtention de la DUP entrainera une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) qui est soumise à évaluation environnementale en application de l'article L.122-4 du code de l'environnement et entre ainsi dans le champ d'application de la concertation préalable fixée par le 3° de l'article L.121-15-1 du code de l'environnement.

Madame Chantal JOUANNO
Présidente de la Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

C'est dans ce cadre que le ministère chargé de l'énergie, représenté par la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), en tant que personne publique responsable, a décidé de l'organisation d'une concertation préalable. Ainsi, conformément aux dispositions des articles L. 121-17, L.121-16-1 et R.121-22 du code de l'environnement, je vous sollicite pour la désignation d'un garant sous l'égide duquel la concertation sera menée.

Cette concertation préalable doit permettre de débattre des objectifs et des principales orientations des mises en compatibilité des documents d'urbanisme liées au projet de centre de stockage Cigéo, préalablement à la saisine de l'Autorité environnementale dans le cadre de l'instruction de la DUP du projet Cigéo (prévue actuellement à l'horizon du second trimestre 2020), ce qui me permettra de demander à l'Andra, le cas échéant, de consolider son dossier avec les éléments issus de cette concertation.

Il me semble souhaitable, sous réserve de votre accord, que cette concertation préalable puisse s'articuler et s'appuyer sur la concertation post-débat public menée actuellement par l'Andra au niveau local et en lien avec les trois garants qui ont été nommés par la Commission nationale du débat public, dans un souci de cohérence et de lisibilité.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le directeur général de l'énergie et du climat

Laurent MICHEL

cndp Commission nationale du débat public

SEANCE DU 4 DECEMBRE 2019

DÉCISION N° 2019 / 173 / CIGEO / 11

PROJET DE CRÉATION D'UN CENTRE DE STOCKAGE RÉVERSIBLE PROFOND DE DÉCHETS RADIOACTIFS EN MEUSE / HAUTE-MARNE (PROJET CIGEO)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment les articles L. 121-14 et L.121-12, L121-17,
- vu la lettre de saisine du Président du Conseil d'administration et de la Directrice générale de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) en date du 9 octobre 2012, reçue le 10 octobre 2012, et le dossier joint relatif au projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne, dénommé projet CIGEO,
- vu sa décision n°2012/58/CIGEO/1 du 7 novembre 2012, décidant d'organiser un débat public,
- vu la décision du conseil d'administration de l'ANDRA du 5 mai 2014 décidant de la poursuite du projet,
- vu sa décision n°2017/73/CIGEO/7, du 8 novembre 2017 désignant Messieurs Pierre GUINOT-DELERY et Jean-Michel STIEVENARD comme garants chargés de veiller à la bonne information du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet CIGEO,
- vu la démission du garant, Monsieur Pierre GUINOT-DELERY, en date du 19 avril 2018,
- vu sa décision n°2018/50/CIGEO/8, du 6 juin 2018 désignant Madame Marie-Line MEAUX et Monsieur Jean-Daniel VAZELLE, aux côtés de Monsieur Jean-Michel STIEVENARD, comme garants chargés de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique de demande d'autorisation de création,
- vu le courrier et le dossier annexé de Monsieur Pierre-Marie ABADIE, Directeur général de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) en date du 22 novembre 2019, relatif au projet de création d'un centre de stockage réversible profond de déchets radioactifs en Meuse/Haute-Marne, dénommé projet CIGEO, saisissant la Commission nationale en application de l'article L.121-12 du code de l'environnement,
- vu le rapport d'étape des garants de la concertation post-débat public du projet CIGEO, en date du 25 novembre 2019,
- vu la décision n°219/172/CIGEO/10 décidant qu'il n'y a pas lieu de relancer la participation du public dans le cadre de la procédure prévue à l'article L. 121-12 du code de l'environnement et mettant fin à la mission de Monsieur Jean Michel STIEVENARD de garant de la concertation post-débat public sur le projet CIGEO,
- vu la lettre de saisine et le dossier annexé reçu de Monsieur Laurent MICHEL, Directeur de l'énergie et du climat du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, en date du 15 novembre 2019, demandant la désignation d'un garant sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique du projet CIGEO, en application de l'article L. 121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1,

Considérant que :

- ce projet comporte des enjeux socio-économiques et environnementaux majeurs,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Madame Marie Line MEAUX est désignée garante de la concertation préalable de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme induite par la déclaration d'utilité publique du projet CIGEO.

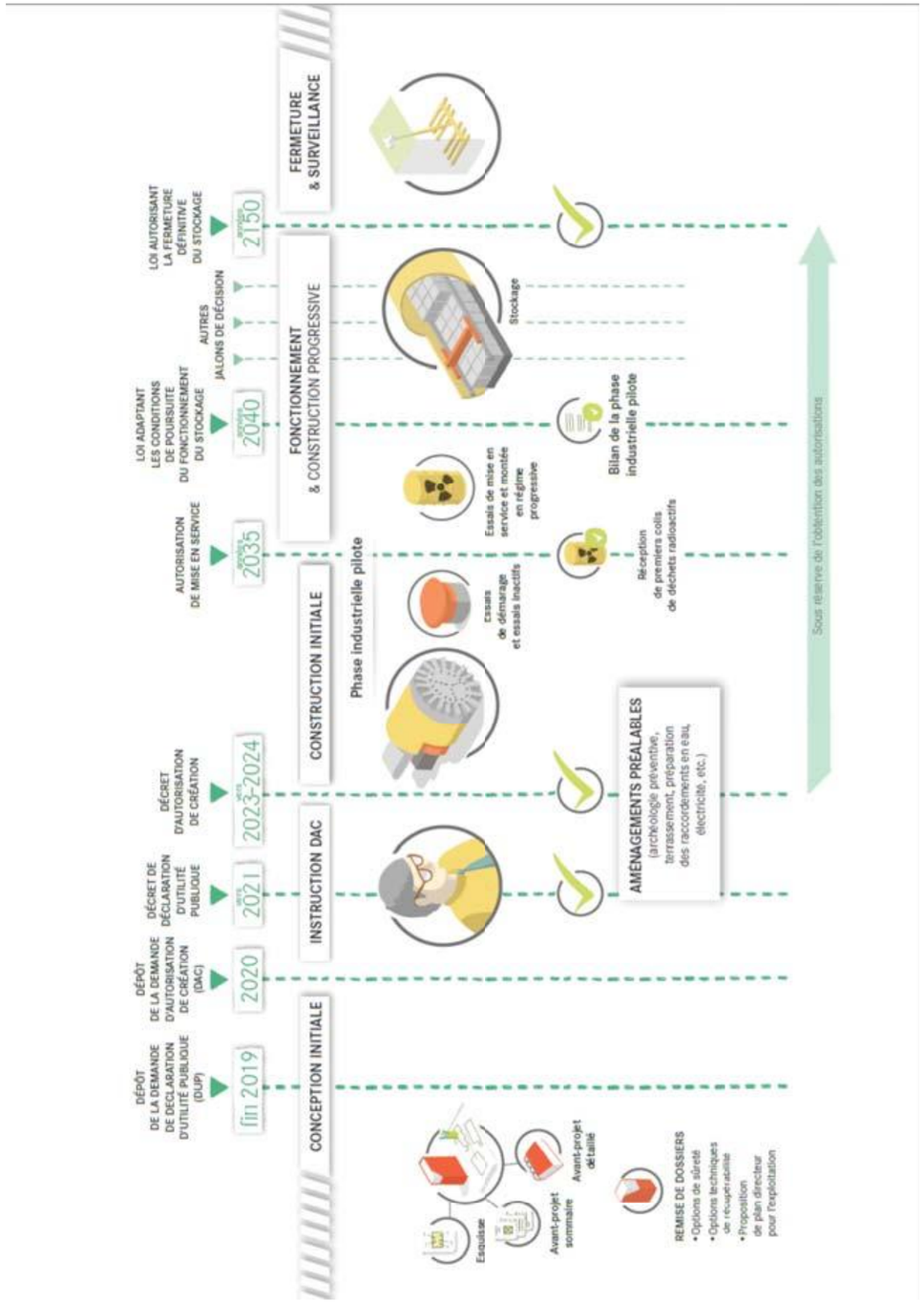
Article 2 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

ANNEXE 2 : Calendrier prévisionnel du projet Cigéo



cndp Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

2.4.2 Enseignements et suites données du MTES sur la concertation MECDU

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Liberté
Égalité
Fraternité

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable relative
à la mise en compatibilité
des documents d'urbanisme avec
le projet de centre de stockage Cigéo

ENSEIGNEMENTS ET SUITES DONNÉES PAR LE MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

11 MAI 2020

Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays Barrois
Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Haute-Saulx
Plan local d'urbanisme (PLU) de Gondrecourt-le-Château

SOMMAIRE

Rappel du principe et de l'objet de la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme 2

Contexte 2
La procédure de mise en compatibilité 2
Les documents d'urbanisme concernés 4
Les principales adaptations proposées 5

Retour sur l'organisation de la concertation préalable 6

Les principes 6
L'annonce 6
Les moyens d'information et d'expression 7
Les rencontres de la concertation 8

Les observations du public et les réponses du Ministère 9

L'opportunité de la mise en comptabilité 9
L'impact de la consommation foncière liée au projet de centre de stockage Cigéo pour le développement du territoire 11
Les propositions d'amendements pour certaines dispositions de la mise en compatibilité 13
Les impacts environnementaux et les mesures associées 14
L'organisation de la concertation préalable 14

Les engagements du ministère à l'issue de la concertation préalable 16

Sur la procédure de mise en compatibilité et ses prochaines étapes 16
Sur les observations relatives aux dispositions proposées par le Ministère pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme 16
Sur la coordination avec les collectivités locales 18
Sur les observations faites par le public mais ne relevant pas du périmètre réglementaire de la mise en compatibilité 19

Annexe - Recommandations pour la préparation du dossier d'enquête publique et la poursuite de la concertation 20

PRÉAMBULE

Du 6 janvier au 14 février 2020, le ministère de la Transition écologique et solidaire a organisé une concertation préalable sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de centre de stockage Cigéo.

Le présent document a pour objectif de présenter les suites qui seront données à cette concertation préalable par le ministère de la Transition écologique et solidaire. Il fait suite au bilan publié le 13 mars 2020 par Madame Marie-Line Meaux, garante de cette concertation préalable désignée par la Commission nationale du débat public. Ce document comprend une synthèse des avis exprimés pendant le temps de la concertation préalable et rappelle les éléments de réponse apportés durant celle-ci par le ministère de la Transition écologique et solidaire sur les principales thématiques des échanges. Enfin, il a vocation à présenter les enseignements de la concertation et les engagements pris par le ministère.

RAPPEL DU PRINCIPE ET DE L'OBJET DE LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

CONTEXTE

La réalisation du projet de centre de stockage Cigéo est conditionnée par l'obtention de plusieurs autorisations, dont une déclaration d'utilité publique (DUP) qui entraînera la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) en vigueur et dont le territoire est concerné par le projet de stockage. Ces deux procédures étant liées, conformément aux dispositions de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, une enquête publique unique est prévue fin 2020.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme vise à adapter ou à actualiser certaines de leurs dispositions afin qu'ils soient compatibles avec le projet de centre de stockage Cigéo tel qu'aujourd'hui défini.

Conformément à l'article L121-17 du code de l'environnement, le ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) a décidé de l'organisation d'une concertation préalable spécifique pour aborder le sujet de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. La déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme étant prononcée par un décret en Conseil d'État, le MTES est en charge des procédures de déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

En tant que maître d'ouvrage du projet de centre de stockage Cigéo, l'Andra a apporté son concours technique au MTES pour la préparation et le suivi de cette concertation préalable.

LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ

Le projet de centre de stockage Cigéo est aujourd'hui déjà pris en compte dans les documents d'urbanisme en vigueur : le Schéma de cohérence territorial (SCoT) du Pays Barrois, le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Haute-Saulx et le Plan local d'urbanisme (PLU) de Gondrecourt-le-Château.

Toutefois, la définition du projet de centre de stockage Cigéo a été précisée ces dernières années et certaines dispositions de ces documents d'urbanisme ne sont plus à jour ou ne sont plus compatibles avec le projet.

La procédure de mise en comptabilité vise donc à adapter ou à actualiser certaines dispositions des documents d'urbanisme pour qu'ils soient rendus compatibles avec la réalisation du centre de stockage Cigéo tel qu'aujourd'hui défini.

Cette mise en compatibilité respecte plusieurs principes. Elle s'inscrit dans le respect des orientations générales d'un développement durable du territoire telles que définies par les collectivités locales. Par ailleurs, cette mise en compatibilité est strictement limitée aux seuls besoins du projet de centre de stockage Cigéo. Les adaptations sont strictement nécessaires à la réalisation du projet et elles ne portent que sur les dispositions incompatibles avec ce dernier. Enfin, **la mise en compatibilité n'intervient que sur le périmètre géographique du projet de centre de stockage Cigéo :** elle ne peut adapter aucune disposition en dehors de ce périmètre ou relevant d'une opération d'un autre maître d'ouvrage.

Les étapes de la procédure de mise en compatibilité

Concertation préalable sous l'égide d'une garante désignée par la CNDP, ayant eu lieu du 6 janvier au 14 février 2020

Bilan de la concertation préalable établi par la garante et rendu public le 13 mars 2020

Enseignements et suites données par le ministère de la Transition écologique et solidaire, tirant les enseignements des observations du public recueillies pendant la concertation préalable et présentant ses engagements pour la suite.

↓

Dépôt du dossier de demande de déclaration d'utilité publique par l'Andra comportant les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

↓

Instruction des dossiers de mise en compatibilité par les services de l'État (et du dossier de demande de déclaration d'utilité publique de manière concomitante)

↓

Saisine de l'Autorité environnementale pour avis sur les évaluations environnementales des dossiers de mise en compatibilité

↓

Réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées (État, région, départements, établissements publics de coopération intercommunale compétents pour les documents d'urbanisme, etc.)

↓

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de centre de stockage Cigéo et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Rapport et conclusions du commissaire enquêteur (dans un délai d'un mois après la clôture de l'enquête publique)

↓

Prise en compte des avis rendus à l'issue de l'enquête publique

↓

À l'issue de ce processus seulement, le projet de centre de stockage Cigéo pourrait être déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'État. Cette DUP emporterait alors la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'effectivité de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est conditionnée à l'obtention de la déclaration d'utilité publique pour le projet de centre de stockage Cigéo.

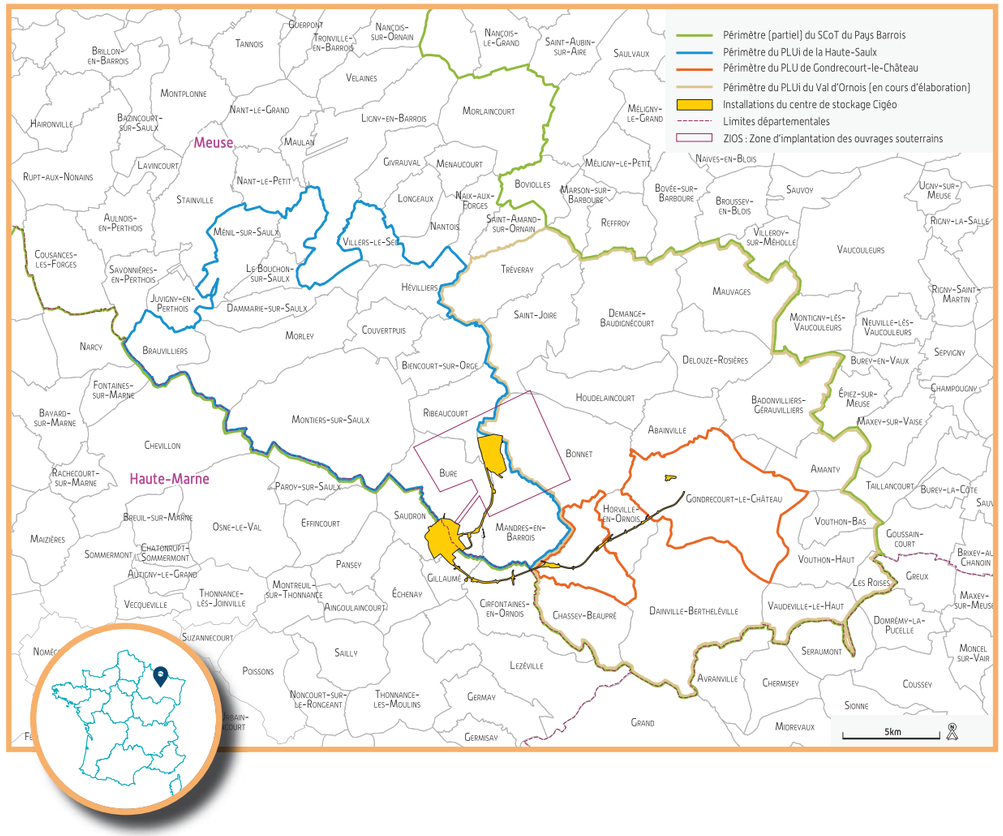
LES DOCUMENTS D'URBANISME CONCERNÉS

La procédure de mise en compatibilité porte sur les documents d'urbanisme en vigueur et dont le territoire est concerné par le centre de stockage Cigéo.

Dans le département de la Meuse, huit communes sont concernées par le projet : Gondrecourt-le-Château, Bonnet, Horville-en-Ornois, Houdelaincourt, Saint-Joire, Bure, Mandres-en-Barrois, Ribeaucourt. Seuls trois documents d'urbanisme sont en vigueur : le SCoT du Pays Barrois, le PLUi de la Haute-Saulx, le PLU de Gondrecourt-le-Château. Au moment de la concertation, un document d'urbanisme était arrêté mais pas encore approuvé, et donc pas en vigueur : le PLUi du Val d'Ornois.

Dans la Haute-Marne, trois communes sont concernées par le projet : Gillaumé, Saudron, Cirfontaines-en-Ornois. À ce jour aucun document d'urbanisme n'est en vigueur sur ces territoires. Le PLU de Saudron est en cours d'élaboration. Aucun document en Haute-Marne n'est donc concerné par la procédure de mise en compatibilité.

Ainsi, seuls trois documents d'urbanisme sont concernés par la procédure de mise en compatibilité. Ils sont représentés sur la carte ci-dessous :



LES PRINCIPALES ADAPTATIONS PROPOSÉES

Dans le cadre de la MECDU, quatre grands types d'adaptations des documents d'urbanisme sont envisagés.

1 **Les adaptations d'orientations :** Certaines dispositions du Document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCoT du Pays Barrois nécessitent d'être adaptées pour permettre la réalisation du projet de centre de stockage Cigéo. Il s'agit d'inclure explicitement le projet de centre de stockage Cigéo parmi les exceptions à l'application de certaines orientations du SCoT sous réserve de la réalisation d'une évaluation environnementale de la mise en compatibilité et du projet de centre de stockage Cigéo, assortie de la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des impacts sur les enjeux identifiés.

2 **Les adaptations du zonage :** Le zonage du PLUi de la Haute-Saulx n'est pas complètement adapté au projet de centre de stockage Cigéo tel que prévu aujourd'hui et ne permet pas la construction de certains ouvrages du projet. Il est donc envisagé d'actualiser le zonage au niveau des installations du projet, notamment en confirmant l'ouverture à l'urbanisation de certaines zones à court et moyen terme. Le cas échant, des Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) seraient créées.

3 **Les adaptations de règlements :** Les règlements de plusieurs zones du PLUi de la Haute-Saulx et du PLU de Gondrecourt-le-Château doivent être adaptés pour permettre la construction des installations du projet de centre de stockage Cigéo.

4 **Les créations d'emplacements réservés :** Des emplacements réservés sont envisagés dans le PLUi de la Haute-Saulx et le PLU de Gondrecourt-le-Château, afin d'éviter que d'autres projets de construction soient autorisés sur les parcelles des zones d'implantation du centre de stockage Cigéo. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme vise ainsi à créer des emplacements réservés pour l'installation terminale embranchée (PLU de Gondrecourt-le-Château) et pour la liaison intersites (PLUi de la Haute-Saulx) [1].

1 Pour plus d'informations sur ces deux ouvrages :
https://meusehautemarne.andra.fr/installation-terminale-embranchee-ite et https://meusehautemarne.andra.fr/la-liaison-intersites

RETOUR SUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

LES PRINCIPES

La concertation préalable relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de centre de stockage Cigéo a été décidée par le ministère de la Transition écologique et solidaire, conformément aux dispositions de l'article L. 121-17 du code de l'environnement.

Cette concertation préalable a été organisée conformément aux dispositions des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement : le ministère de la Transition écologique et solidaire a choisi de solliciter auprès de la Commission nationale du débat public (CNDP) la nomination d'un garant pour accompagner la tenue de cette concertation.

Le 4 décembre 2019, la Commission nationale du débat public a désigné Madame Marie-Line Meaux garante de la concertation préalable relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de centre de stockage Cigéo.

La concertation préalable s'est déroulée du 6 janvier au 14 février 2020 inclus, soit sur une durée de 32 jours consécutifs.

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays Barrois, du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Haute-Saulx et du plan local d'urbanisme (PLU) de Gondrecourt-le-Château avec le projet de centre de stockage Cigéo du 6 janvier 2020 au 14 février 2020 inclus

Objet de la concertation préalable

Organisation de la concertation préalable

Modalités de la concertation préalable

Suites de la concertation préalable

L'ANNONCE

L'avis légal de concertation a été affiché dans les locaux du ministère de la Transition écologique et solidaire à La Défense. Des constats d'huissier réalisés le 20 décembre 2019, le 6 janvier 2020 et le 14 février 2020 ont permis de vérifier que l'avis a bien été mis en place quinze jours avant le début de la concertation préalable, et qu'il est resté en place pendant toute la durée de celle-ci.

En complément, l'avis légal a été affiché au siège du Pays Barrois (à Bar-le-Duc), au siège de la Communauté de communes des Portes de Meuse (à Montiers-sur-Saulx), en mairie de Gondrecourt-le-Château et en préfecture de la Meuse (à Bar-le-Duc).

Le 20 décembre 2019, l'avis a en outre été diffusé dans la presse nationale (Les Échos) et régionale (L'Est Républicain et La Vie Agricole de la Meuse).

LES MOYENS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION

Le dossier d'information a été mis en ligne sur le site internet dédié aux consultations du ministère de la Transition écologique et solidaire le 6 janvier 2020 (http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/concertation-prealable-relative-a-la-mise-en-a2119.html).

Il a également été imprimé et mis à disposition aux sièges des trois collectivités locales concernées et à la préfecture de la Meuse. Le dossier a aussi été remis aux participants des rencontres de la concertation préalable. Au total, près de 200 exemplaires imprimés du dossier de concertation ont été distribués.

Le dossier de concertation, comprenant 32 pages, décrivait :

- la concertation préalable et son organisation ;
- la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- les orientations retenues pour la mise en compatibilité des trois documents d'urbanisme en vigueur et un aperçu de leurs incidences potentielles sur l'environnement ainsi qu'une présentation des orientations alternatives non retenues.

Le ministère a également choisi, pour la bonne information du public, de présenter dans ce dossier la pré-analyse de la compatibilité du projet de PLUi du Val d'Ornois avec le projet de centre de stockage Cigéo, bien que ce document d'urbanisme ne soit pas encore en vigueur.

La page dédiée à la concertation sur le site internet du ministère (http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/concertation-prealable-relative-a-la-mise-en-a2119.html) a été mise en ligne le 20 décembre 2020, et l'espace d'expression a été ouvert au démarrage de la concertation préalable, le 6 janvier 2020, et ce, jusqu'au 14 février inclus.

La page internet dédiée permettait :

- de télécharger le dossier de concertation et l'avis de concertation ;
- de télécharger les présentations diffusées lors des rencontres avec le public, ainsi que le compte rendu des échanges ;
- de déposer un avis ou une question.

Le ministère a apporté au fur et à mesure de la concertation préalable des réponses aux 12 questions et avis des internautes. Ces réponses sont consignées dans un fichier téléchargeable sur cette même page internet.

LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION

Deux rencontres avec le public ont été organisées (les supports de ces réunions publiques sont téléchargeables sur la page internet dédiée à la concertation) :

- le 21 janvier 2020, un **atelier de concertation** s'est tenu à l'espace « Écurey Pôles d'Avenir » à Montiers-sur-Saulx, en présence de 24 personnes. Après des présentations du ministère, de l'Andra et de la Direction départementale des territoires (DDT) de la Meuse, les participants ont travaillé en sous-groupes sur les dispositions proposées pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et sur plusieurs sujets connexes (les mesures environnementales, les orientations d'aménagement et de programmation, la destination des surfaces non-utilisées par le projet de centre de stockage Cigéo) ;
- le 5 février 2020, une **réunion publique** s'est tenue à l'espace « Écurey Pôles d'Avenir » à Montiers-sur-Saulx, en présence de 30 personnes. Elle a permis notamment de présenter les enjeux et objectifs de la mise en compatibilité ainsi que les premiers enseignements des échanges précédents.

Pour ces rencontres, des éléments complémentaires au dossier de concertation ont été mis à disposition des participants : cartographies détaillées des zonages et de leur évolution, lexique des zones et secteurs, grilles de travail, cartographie des mesures environnementales envisagées.

Avant chaque rencontre, des invitations ont été envoyées par courrier électronique aux personnes qui se sont inscrites sur les listes de diffusion de l'Andra.

Préalablement à ces deux rencontres avec le public, et afin de préparer la concertation préalable, une réunion dédiée aux problématiques rencontrées par les collectivités locales a été organisée le 16 janvier 2020, sous l'égide du Préfet de la Meuse et en présence de Marie-Line Meaux, garante de la concertation.

LES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET LES RÉPONSES DU MINISTÈRE

Cette partie recense les observations formulées par le public au cours des réunions publiques, sur la page internet dédiée à la concertation préalable et par message électronique. De même, cette partie reprend les réponses apportées par le ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) sur ces différents supports.

L'OPPORTUNITÉ DE LA MISE EN COMPTABILITÉ

Au cours de la concertation préalable, le calendrier et le périmètre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont fait l'objet de plusieurs remarques.

En premier lieu, lors de l'atelier de concertation du 21 janvier, des participants se sont interrogés sur les documents d'urbanisme concernés par cette mise en compatibilité, dans la mesure où une partie du territoire du projet n'est pas couverte par cette dernière. Les participants se sont notamment intéressés au statut du PLUi du Val d'Ornois, arrêté mais non encore approuvé à la date de la concertation préalable. D'autres participants à l'atelier du 21 janvier ont questionné l'articulation des procédures afin d'éviter de devoir mettre en compatibilité des documents d'urbanisme postérieurement à leur approbation.

Paroles du public

> « Les documents d'urbanisme de Haute-Marne sont en cours d'élaboration. Est-ce qu'il ne serait pas nécessaire de les étudier d'abord avant de discuter la mise en compatibilité de tous ces documents ?
>
> « Vous avez annoncé que le PLUi du Val d'Ornois était arrêté. Aux dernières nouvelles, il faut encore y retravailler pour diminuer l'emprise foncière. Il n'est donc pas encore arrêté.
>
> « Personne ne prend en compte le PLUi de la Communauté de communes des Portes de Meuse qui regrouperait le PLU de Gondrecourt-le-Château et le PLUi de la Haute-Saulx.
>
> **Extraits du verbatim de l'atelier de concertation du 21 janvier**

> « Le découpage meusien seul semble incohérent avec l'ensemble du projet.
>
> « Pourquoi étudier une partie des documents d'urbanisme pour un projet donné alors qu'on n'a pas accès à tous, dont certains qui sont en cours d'élaboration ?
>
> **Contributions sur la page internet dédiée à la concertation**

> Sur ces interrogations, le ministère a précisé que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme était une procédure courante qui permettait de garantir la prise en compte d'un projet par les documents d'urbanisme en adaptant certaines de leurs dispositions. Elle ne concerne que les documents d'urbanisme en vigueur, raison pour laquelle le PLUi du Val d'Ornois n'est pas inclus dans le périmètre de la mise en compatibilité. Par ailleurs, aucun document d'urbanisme n'est en vigueur dans les collectivités locales haut-marnaises concernées par le projet de centre de stockage Cigéo, ce qui explique que ces documents ne soient pas soumis à la procédure de mise en compatibilité.
> En outre, d'un point de vue réglementaire et une fois la DUP prononcée, les documents d'urbanisme actuellement en cours d'élaboration devront être compatibles avec le projet pour pouvoir être approuvés et entrer en vigueur.

D'autres participants se sont interrogés sur le calendrier de la mise en compatibilité et spécialement de l'utilité de cette mise en compatibilité alors que le projet de centre de stockage Cigéo n'est pas encore autorisé.

> La réalisation du projet de centre de stockage Cigéo est conditionnée par l'obtention de plusieurs autorisations, dont une déclaration d'utilité publique (qui entraînera, sous réserve de son obtention, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme) ainsi qu'une autorisation de création en application du code de l'environnement. Le cadencement de ces procédures (notamment le dépôt d'une demande de DUP en amont de la DAC) vise à répondre à plusieurs enjeux : reconnaître l'utilité publique du projet, garantir la maitrise foncière des terrains, légitimer les autorisations administratives requises pour engager les travaux d'aménagement préalable à la réalisation du projet. Les procédures de MECDU et de DUP sont quant à elles liées conformément au code de l'urbanisme. Enfin, par définition, la concertation préalable est une procédure qui intervient en amont du dépôt de toute demande d'autorisation. C'est pourquoi la concertation préalable sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme intervient en amont du dépôt du dossier de demande de déclaration d'utilité publique qui inclut les dossiers de mise en compatibilité. Ils intégreront autant que de possible les retours de la concertation préalable.

Les observations formulées par les collectivités locales

Le 16 janvier 2020, les représentants de plusieurs collectivités locales (communes et établissements publics de coopération intercommunale) ont été invités à faire part de leurs observations sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre d'une réunion dédiée avec les services de l'État. Il ressort de cette réunion des attentes spécifiques de la part des collectivités :

- une demande d'appui des collectivités locales auprès des services de l'État pour la réalisation de leurs documents d'urbanisme et une demande de coordination de toutes les procédures relatives aux documents d'urbanisme ;
- la crainte des collectivités d'un blocage de leurs documents d'urbanisme en cours d'élaboration et d'une remise en cause de leur calendrier d'élaboration et d'approbation avec l'instruction des dossiers de mise en compatibilité concernant le projet de centre de stockage Cigéo ;
- des interrogations sur l'articulation entre la procédure de mise en compatibilité et les évolutions de leurs documents d'urbanisme, notamment dans la perspective de révisions prochaines.

L'opportunité du projet de centre de stockage Cigéo

L'opportunité de la réalisation du projet de centre de stockage Cigéo a été remise en question dans le cadre de la concertation préalable, en particulier au moyen d'expressions sur la page internet dédiée à la concertation préalable.

> Sur ce sujet, le ministère a rappelé que la concertation préalable ne visait pas à autoriser le projet de centre de stockage Cigéo. Le ministère a rappelé par ailleurs qu'une concertation post-débat public sur le projet de centre de stockage Cigéo est menée actuellement par l'Andra, sous l'égide de garants désignés par la CNDP.

L'IMPACT DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE LIÉE AU PROJET DE CENTRE DE STOCKAGE CIGÉO POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

L'impact de la consommation foncière liée au projet de centre de stockage Cigéo sur le développement du territoire a fait l'objet de plusieurs remarques. Certains participants aux rencontres de la concertation préalable ont fait part de leur crainte que l'arrivée du projet de centre de stockage Cigéo, représentant une consommation de plusieurs centaines d'hectares de foncier, ne vienne bloquer tout autre projet d'urbanisation, en entraînant un dépassement des limites fixées par le SCoT du Pays Barrois. Ainsi, certains participants se sont inquiétés que la consommation foncière du projet et la multiplication des contraintes d'urbanisme puissent être bloquantes pour des projets ultérieurs des collectivités ou d'autres. Ils ont proposé, par exemple, que pour toute consommation foncière du projet de centre de stockage Cigéo sur le territoire d'une commune, celle-ci puisse ouvrir sans contraintes autant de territoire à l'urbanisation. Enfin, des questions ont été posées autour des zones jusque-là considérées comme inconstructibles et destinées à devenir constructibles avec la procédure de mise en compatibilité.

Paroles du public

> Les consommations de Cigéo en foncier ou en biodiversité ne doivent pas être comptabilisées dans les SCoT sinon aucun projet des collectivités ne pourra être réalisé.
>
> Le fait d'avoir des parcelles trop petites risque de freiner un peu l'ardeur de l'installation de nouveaux habitants.
>
> Si on construit 2 000 m² de Cigéo sur la commune de Saudron, c'est 2 000 m² que l'on déduit de la commune de Saudron, comme cela, ils ont 2 000 m² gratuits et ils peuvent construire sans aucun problème.
>
> Combien d'hectares classés en zone 2AUYc et N, jusqu'alors inconstructibles, vont passer en zone 1AUYc ? Sont-ils tous nécessaires à la réalisation du projet ? Est-ce légal si la zone ne comporte pas de réseaux (eau, électricité…) ?

Extraits du verbatim de l'atelier de concertation du 21 janvier

> Sur ces interrogations, le ministère a indiqué qu'une des principales adaptations envisagées dans le Document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCoT du Pays Barrois vise à ce que les dispositions de ce document relatives aux limites de consommation de l'espace pour des infrastructures et des équipements structurants ne s'appliquent pas au projet de centre de stockage Cigéo, afin de ne pas entraver le développement du territoire. Il est cependant à noter que le projet de centre de stockage Cigéo a été optimisé par l'Andra pour limiter autant que possible les surfaces nécessaires à sa réalisation. Le ministère a rappelé que les permis de construire du centre de stockage Cigéo, sous réserve de l'obtention de son autorisation, seront délivrés dans le respect de la réglementation de l'urbanisme applicable.

La destination des surfaces non utilisées par le projet de centre de stockage Cigéo était à l'ordre du jour de l'atelier de concertation du 21 janvier. Suite aux études menées par l'Andra et aux optimisations du projet, il apparaît qu'une partie des zones dédiées au centre de stockage Cigéo ne seraient plus utilisées et la question de leur destination s'est posée. Sur ce sujet, une participante a préconisé de ne pas adopter de dispositions trop restrictives, afin de ne pas bloquer l'évolution ultérieure du projet. Un autre participant a plutôt suggéré de maintenir une zone tampon autour des emprises du projet de centre de stockage Cigéo pour ne pas enfermer des installations et des constructions.

> Sur ce sujet, le ministère a indiqué qu'une partie des zones initialement dédiées au projet de centre de stockage Cigéo ne sera pas utilisée par le projet. La destination de ces zones non utilisées pourra faire l'objet de discussions avec les collectivités locales.

Par ailleurs, certains participants à la réunion publique du 5 février se sont interrogés sur l'ampleur des terrains acquis par l'Andra par rapport à ceux qui semblaient nécessaires à la réalisation du projet de stockage. De même, la surface liée à la mise en œuvre des compensations environnementales a fait l'objet de questions.

> Sur ces questions, l'Andra a indiqué que la mise en œuvre des différentes compensations - écologiques, sylvicoles et agricoles - requérait des réserves foncières importantes, afin de garantir la qualité et la pérennité de ces compensations sur le long terme. L'Andra a ainsi progressivement acquis des réserves foncières, représentant environ 3 000 hectares de terrains. Toutefois, après optimisation, certaines réserves ont déjà été cédées si bien que l'Andra dispose aujourd'hui d'environ 2 500 hectares de terrains, dont 700 hectares pour l'accueil des installations du projet de centre de stockage Cigéo.

LES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS POUR CERTAINES DISPOSITIONS DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

Deux types d'amendements ont été proposés par les participants à la concertation préalable : des corrections de formulation et des précisions pour les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) qui seraient créées pour l'ouverture à l'urbanisation de plusieurs zones du PLUi de la Haute-Saulx.

Les participants ont observé à plusieurs reprises que la formulation « le projet de centre de stockage Cigéo n'est pas concerné » par plusieurs dispositions du SCoT du Pays Barrois n'est pas adaptée, dans la mesure où elle semble exonérer le projet du respect de contraintes environnementales. Ainsi, lors de l'atelier du 21 janvier, un participant a proposé d'écrire plutôt que le projet de centre de stockage Cigéo devra s'assurer de ne pas avoir d'impact sur l'agriculture et les milieux naturels.

Paroles du public

> Il serait intéressant d'intégrer toutes les mesures ERC dans l'OAP et [...] de faire apparaître la bande boisée de 100 mètres qui est maintenue. Il serait bon également de prévoir de moyens de transport pour que les gens viennent, par exemple en transport en commun, si jamais des emplois sont créés par le centre de stockage.
>
> Il faut parler des verses dans les orientations d'aménagement et de programmation pour le paysage et affirmer qu'il faut affiner au maximum les emprises des verses.
>
> Il faudra bien laisser apparaître qu'on n'a peut-être pas nécessairement besoin de toute la zone de stockage pour les verses et déboiser au fur et à mesure des besoins.
>
> **Retranscription des grilles de travail du temps de travail en sous-groupes, lors de l'atelier du 21 janvier**

Le ministère a pris note des suggestions de reformulation proposées par les participants à la concertation préalable. Il a rappelé que la procédure de mise en compatibilité ne permet d'adapter que les dispositions incompatibles avec le projet et qui sont strictement nécessaires à la réalisation de ce dernier. Ces limites visent à ne pas remettre en cause les grands principes d'aménagement et de développement stratégique des collectivités locales. Le ministère a précisé que certaines propositions des participants ne pouvaient pas être intégrées aux OAP (il propose néanmoins des pistes de suites en fin de document) mais que certaines formulations seraient revues pour prendre en compte l'esprit de ces remarques.

LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET LES MESURES ASSOCIÉES

Abordées par l'Andra au cours de l'atelier du 21 janvier et de la réunion publique du 5 février 2020, les mesures environnementales envisagées ont donné lieu à plusieurs questions et observations.

Les participants ont insisté sur l'importance de protéger les espaces naturels à proximité du centre de stockage, en particulier les vallées de l'Ormançon et de l'Orge. L'intégration paysagère a fait l'objet de plusieurs suggestions, comme celle d'utiliser des matériaux adaptés.

Les mesures de compensation ont aussi suscité des questions. Certains ont fait part de leur doute quant à l'efficacité de ces mesures, et d'autres se sont inquiétés que la compensation sylvicole ne soit pas suffisante en termes de durée et de soutien financier.

Le ministère a indiqué que les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, qui seront déposés par l'Andra en même temps que le dossier de demande de DUP, comprendront des évaluations environnementales, qui comporteront une description des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts de la mise en compatibilité. Les impacts auront vraisemblablement trait à l'utilisation des sols, la consommation foncière, les activités économiques. Par ailleurs, le projet de centre de stockage Cigéo fera l'objet d'une évaluation environnementale complète sur tous les compartiments de l'environnement.

Au cours de la réunion publique du 5 février, il a aussi été rappelé que le Comité local d'information et de surveillance (Clis) de Bure était en charge d'établir - en association avec l'Agence Régionale de Santé (ARS) Grand Est et Santé publique France - un « état zéro » de la santé de tous les habitants proches du futur centre de stockage Cigéo, afin d'obtenir des données précises et de pouvoir évaluer ultérieurement l'impact éventuel du centre sur la santé des habitants.

L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Plusieurs critiques ont été faites sur l'organisation de la concertation préalable. Les participants aux rencontres publiques relèvent la complexité du sujet et le besoin de démocratiser la problématique, notamment compte tenu des délais contraints de la concertation. L'accès aux documents d'urbanisme est également sollicité par certains internautes, tout comme l'accès à l'étude d'impact globale du projet de stockage au motif de l'obligation de transparence nécessaire à la consultation. Enfin, les suites qui seront données à la concertation préalable font également l'objet de questionnements.

Paroles du public

> Pour le citoyen lambda [...] c'est très difficile parce que le lexique est très technocratique, que les données sont très technocratiques. Il y a besoin de vulgariser et de démocratiser tout cela.
>
> **Verbatim de l'atelier public du 21 janvier.**

> Travailler sur une grille, des éléments détaillés sur les documents d'urbanisme tels que le SCoT et le PLUi, en trente minutes, c'est un peu une mission délicate, bien que les partenaires de table aient bien conseillé.
>
> **Verbatim de l'atelier public du 21 janvier, à propos du temps de travail en sous-groupes.**

> L'obligation de transparence nécessaire à la consultation ne peut être remplie en l'absence de l'étude d'impact globale du projet.
>
> Aucun chiffre de la consommation d'espace nécessaire à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, alors que c'est la raison d'être des documents d'urbanisme.
>
> **Contribution d'une association sur la page internet dédiée à la concertation[2].**

> S'agissant d'une mise en cohérence, il serait utile de donner accès au SCoT et au PLU pour juger de la transparence du projet.
>
> **Contribution sur la page internet dédiée à la concertation**

Le ministère indique que la concertation s'est tenue du 6 janvier au 14 février 2020 inclus, soit une durée de 32 jours consécutifs. La première réunion de concertation s'est tenue le 21 janvier, soit deux semaines après la mise à disposition du dossier de concertation. Le dossier de concertation présente un projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, soumis à l'expression des citoyens. Au cours des réunions, des éléments d'information complémentaires et des cartes ont été mises à disposition des participants pour faciliter la compréhension des adaptations envisagées. En outre, des représentants du ministère, de l'Andra et des services préfectoraux de la Meuse étaient présents pour répondre à toutes les questions des participants. Le géoportail de l'urbanisme (www.geoportail-urbanisme.gouv.fr) permet aux communes et établissements publics de coopération intercommunale d'assurer la mise en ligne des documents d'urbanisme en vigueur sur leur territoire. La consultation de ce site internet permet ainsi de consulter les documents d'urbanisme (PLU, SCOT...) applicables actuellement sur le territoire national.

Enfin, le ministère observe que les échanges sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et les sujets associés pourront se poursuivre dans le cadre de la concertation locale sur le projet de centre de stockage Cigéo menée par l'Andra.

2 http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/avis-de-concertation-prealable-relative-a-la-mise-a2119.html

LES ENGAGEMENTS DU MINISTÈRE À L'ISSUE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

SUR LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ ET SES PROCHAINES ÉTAPES

La concertation préalable a révélé que l'articulation et l'ordonnancement des procédures du projet de centre de stockage Cigéo, parmi lesquelles la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, n'étaient pas toujours bien comprises.

Considérant les observations formulées par le public et les recommandations de la garante[3], le ministère propose que l'Andra complète les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme - qui seront inclus dans le futur dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique - par un préambule sur la place de la procédure de mise en compatibilité dans le calendrier global du projet de centre de stockage Cigéo.

Par ailleurs, le ministère rappelle que le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de centre de stockage Cigéo comprendra une pièce décrivant toutes les étapes à venir du projet, et notamment les autorisations requises pour le démarrage des travaux.

Le ministère rappelle que la déclaration d'utilité publique n'autorise pas la réalisation du centre de stockage Cigéo (c'est l'autorisation de création de l'installation nucléaire du centre de stockage qui l'autorise). La déclaration d'utilité publique permettrait de réaffirmer l'utilité publique du projet, de garantir sa maîtrise foncière en cas d'échec des acquisitions amiables et de légitimer les futures autorisations de travaux préalables nécessaires à la réalisation du projet de centre de stockage Cigéo.

Enfin, **le ministère demande à l'Andra d'expliciter davantage l'articulation des procédures du projet Cigéo et leurs liens avec les démarches de participation du public, notamment lors des prochaines rencontres de la concertation post-débat public sur le projet de centre de stockage Cigéo.**

SUR LES OBSERVATIONS RELATIVES AUX DISPOSITIONS PROPOSÉES PAR LE MINISTÈRE POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Le ministère rappelle que les dossiers de mise en compatibilité des documents urbanisme sont en cours de rédaction par l'Andra et seront déposés en même temps que le dossier de demande de déclaration d'utilité publique du projet de centre de stockage Cigéo. Ils seront ensuite instruits par les services de l'État, avant d'être rendus publics lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de centre de stockage Cigéo. Outre la description des évolutions des documents d'urbanisme, ces dossiers comprendront une évaluation environnementale des impacts de ces évolutions, et une description des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts mises en place.

3 Les recommandations de la garante figurent en annexe du présent document

Considérant les observations formulées par le public et les recommandations de la garante, le ministère s'assurera que les formulations des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme correspondent aux remarques faites au cours de la concertation préalable. Ces évolutions devraient concerner particulièrement :

- le SCoT du Pays Barrois, quand il est proposé que le projet de centre de stockage Cigéo déroge à certaines dispositions du document relatives à la consommation foncière, à la préservation des réservoirs de biodiversité et des fonctionnalités écologiques et à la préservation du bon fonctionnement des exploitations agricoles et sylvicoles[4];
- le PLUi de la Haute-Saulx, pour la rédaction des orientations d'aménagement et de programmation proposées pour la zone puits et pour la zone descenderie du projet de centre de stockage Cigéo, dans les limites évoquées dans la partie suivante.

Par ailleurs, le ministère engage l'Andra à compléter les dossiers de mise en compatibilité par des documents permettant d'illustrer les modifications apportées aux documents d'urbanisme.

Le ministère relève également que les participants à la concertation préalable se sont interrogés sur les suites données à leurs propositions. Le ministère rappelle que les observations des participants, quand elles concernent directement la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ont vocation, dans la mesure du possible, à être intégrées dans les dossiers de mise en compatibilité en cours de rédaction.

Considérant les observations formulées par le public, le ministère s'engage à demander à l'Andra à ce que les suites données à la concertation préalable, notamment la façon dont les propositions des participants ont été prises en compte, soient présentées dans le cadre d'une future rencontre de la concertation post débat public sur le projet de centre de stockage Cigéo.

Enfin, le ministère rappelle que les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, inclus dans le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de centre de stockage Cigéo, seront mis à disposition aux sièges des collectivités locales concernées par l'implantation du centre de stockage Cigéo lors de l'enquête publique. Cette enquête publique sera un nouveau moment d'expression du public.

4 Il était écrit *« la mise en compatibilité consiste à préciser que le centre de stockage Cigéo et les infrastructures qui lui sont directement liées ne sont pas concernés par cette limitation de la consommation d'espaces »*. **Il est proposé pour tenir compte de la concertation, la rédaction suivante :** *« la mise en compatibilité consiste à préciser explicitement dans le DOO que le centre de stockage Cigéo n'entre pas dans cette limitation de consommation foncière dans la mesure où le projet ne correspond pas à un projet d'infrastructure ni à un projet d'équipement structurant des collectivités du territoire du SCoT, et dans la mesure où le centre de stockage Cigéo a été optimisé pour limiter autant que possible la surface nécessaire à sa réalisation, avec une réduction des emprises ouvertes à l'urbanisation par rapport à ce qui est prévu dans les documents d'urbanisme en vigueur, en particulier le PLUi de la Haute-Saulx qui fait également l'objet d'une mise en compatibilité »*

SUR LA COORDINATION AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES

Le ministère entend les demandes des collectivités locales pour la mise en place d'un échange et d'un accompagnement continus pour une coordination calendaire des procédures entre les autorisations liées au projet de centre de stockage Cigéo et :

- les procédures d'évolution et d'approbation des documents d'urbanisme portées par les collectivités locales ;
- les documents d'urbanisme en cours d'élaboration.

Ainsi, considérant les observations formulées par les représentants des collectivités locales et les recommandations de la garante, le ministère confirme l'engagement - pris lors de la réunion du 16 janvier 2020 - de renforcer le lien entre d'une part les services déconcentrés et les préfectures de Meuse et Haute-Marne de l'État et d'autre part les représentants des collectivités locales afin de pouvoir articuler au mieux les enjeux de celles-ci et ceux du projet de centre de stockage Cigéo.

En outre, le ministère considère que plusieurs sujets abordés lors de la concertation préalable concernent les collectivités mais ne relèvent pas réglementairement du périmètre de la procédure de mise en compatibilité. Ces sujets pourront faire l'objet d'échanges avec les collectivités concernées dans un cadre à définir, notamment dans la perspective de l'évolution future de leurs documents d'urbanisme :

- la destination des surfaces non utilisées par le projet de centre de stockage Cigéo, sur des zones dédiées à ce dernier, mais situées hors du plan général des travaux ;
- l'anticipation d'une prise en compte d'éventuelles servitudes imposées par l'ASN au droit des ouvrages souterrains ;
- les aspects fiscaux.

SUR LES OBSERVATIONS FAITES PAR LE PUBLIC MAIS NE RELEVANT PAS DU PÉRIMÈTRE RÉGLEMENTAIRE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

La procédure de mise en compatibilité a par définition un périmètre très limité. Elle concerne les documents d'urbanisme en vigueur, pour des adaptations strictement nécessaires à la réalisation du projet. Dans le cas de la concertation préalable sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de centre de stockage Cigéo, de nombreuses propositions ont été faites par les participants. Bien que ces propositions aient un lien avec les thématiques abordées, la plupart n'entrent pas dans le périmètre de la mise en compatibilité. En particulier, le ministère a pu observer l'intérêt du public pour la mise en œuvre concrète des orientations d'aménagement et de programmation, dont la rédaction actuelle reste très générale et strictement limitée aux besoins du projet de centre de stockage Cigéo. Par ailleurs, le ministère a constaté les fortes attentes des participants en matière d'information et de concertation sur les impacts du projet de centre de stockage Cigéo lui-même et sur les mesures environnementales proposées par l'Andra.

Considérant les observations formulées par le public et les recommandations de la garante, le ministère propose que les sujets suivants, pour lesquels il n'est pas possible de donner suite dans les prochaines étapes de la procédure de mise en compatibilité, soient développés par l'Andra dans le cadre de la concertation « aménagement et cadre de vie » :

- poursuivre les échanges sur le sujet des mesures environnementales (limitation de la consommation foncière de Cigéo, déboisement par tranches du bois Lejuc, optimisation des surfaces d'entreposage des verses notamment) ;
- définir les modalités du contrôle citoyen des mesures de compensation environnementale mises en œuvre tout au long du projet de centre de stockage Cigéo. Cela pourra se faire après l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et sur le long cours ;
- discuter de la mise en œuvre concrète des orientations d'aménagement et de programmation dans le projet de centre de stockage Cigéo.

L'Andra a initié un cycle d'échanges sur l'aménagement et le cadre de vie, dans le cadre de la concertation post-débat public sur le projet de centre de stockage Cigéo. Une réunion de lancement de ce cycle s'est tenue le 6 novembre 2019. Ce cycle de réunions sera consolidé par des réunions thématiques régulières, sur les sujets cités ci-dessus, tout au long du projet et au long cours.

ANNEXE - RECOMMANDATIONS POUR LA PRÉPARATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LA POURSUITE DE LA CONCERTATION

Extraits du bilan de Madame Marie-Line Meaux, pages 26-27

RECOMMANDATIONS À LA DGEC

1 - Améliorer l'information du public dans le dossier de mise à l'enquête publique.

- Faciliter la compréhension de la portée de la procédure pour que le public puisse se prononcer en connaissance de cause lors de l'enquête publique : assortir le dossier juridique, qui obéit à une logique procédurale, d'un dossier illustratif permettant de comprendre de la façon la plus précise l'effet de chaque modification de chacun des trois documents d'urbanisme concernés, et présentant également les lignes de force des études destinées à être annexées aux documents d'urbanisme modifiés (par exemple pour l'étude d'entrée de ville mentionnée dans le dossier de concertation pour le traitement des abords de la liaison intersites).
- La procédure de mise en compatibilité n'ayant de sens que rapportée aux perspectives de mise en œuvre du projet Cigéo, introduire le dossier juridique par une présentation claire des jalons du calendrier du projet et de l'articulation pratique entre les trois procédures qui vont conduire, si elles aboutissent positivement, à sa réalisation : la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, la décision d'autorisation de création. Le public doit pouvoir comprendre l'enchaînement des décisions et l'emboîtement des engagements que l'État prend à l'égard des territoires de Cigéo, et être averti des perspectives de nouvelles mises en compatibilité selon l'avancement des dossiers.
- Élargir le périmètre d'information du public en déposant le dossier de concertation non seulement au siège des trois collectivités territoriales concernées mais aussi à la mairie de chacune des huit communes de la communauté de communes des Portes de Meuse directement concernées par les règles d'urbanisme applicables au projet.

2 – Prendre en compte les avis du public pour maîtriser au mieux l'inscription territoriale du projet

- Porter attention à l'écriture et à la motivation des règles qui visent à placer le projet dans un statut dérogatoire à la règle communément admise et opposable à tous sur le secteur considéré, spécialement lorsque ces règles peuvent affecter la maîtrise de la consommation foncière et le respect des équilibres écologiques.
- Poursuivre la concertation avec les collectivités territoriales et le public en vue de la mise en œuvre des orientations d'aménagement et de programmation spécifiques à Cigéo par des documents de type « schéma général d'organisation » et des règles appropriées.
- Prendre acte des demandes d'une maîtrise au plus juste de la consommation foncière de Cigéo tout en préservant des marges pour l'avenir, d'une politique de déboisement progressive selon les besoins, et d'une limitation des zones affectées aux verses.

RECOMMANDATIONS À L'ANDRA

➤ Poursuivre la concertation avec les collectivités territoriales et le public sur les dispositions d'urbanisme spécifiques au projet, notamment au sein des ateliers thématiques de la concertation post débat public sur l'aménagement et le cadre de vie, et spécialement pour tout ce qui touche à la mise en œuvre des orientations d'aménagement et de programmation.

➤ Dans ce cadre, proposer au public une vision actualisée de l'ensemble des mesures envisagées pour réduire et compenser les impacts environnementaux du projet. La réponse à cet objectif, qui pourrait à titre d'exemple prendre la forme d'une rencontre d'échanges thématique, permettrait au public de faire le lien entre les différentes séquences de concertation comme entre les différents dossiers procéduraux, et de se forger un point de vue global sur un sujet pour lequel il démontre régulièrement une grande sensibilité.

➤ Définir en concertation les voies et moyens par lesquels le public pourra juger du respect des engagements pris en matière de réduction et de compensation des impacts environnementaux et territoriaux, en prenant en compte la longue durée du projet pour la mise en œuvre de ces engagements.

Conception, rédaction, réalisation : PARIMAGE

Crédits cartographies et illustrations : MTES, Andra

Crédit cartographie : OpenStreetMap est un ensemble de données ouvertes, disponibles sous licence (ODbL) : openstreetmap.org

Mai 2020

2.4.3 Bilan du garant de la concertation sur le raccordement au réseau de transport d'électricité du projet global Cigéo

cndp Commission nationale du **débat public**

BILAN DU GARANT

Raccordement au réseau de transport d'électricité du projet CIGEO

Concertation préalable

13 janvier au 12 février 2020

Jean-Michel STIEVENARD,
Désigné par la Commission nationale du débat public

Le 13 mars 2020

Bilan du garant

Concertation préalable du public sur le raccordement au réseau de transport d'électricité à 400 000 volts du projet CIGEO

Du 13 janvier 2020 au 12 février 202O

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET 3
LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION 6
LE CONTEXTE DU PROJET 8
DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION 10
ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONCERTATION 11
RESULTATS DE LA CONCERTATION 13
SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EMERGEES PENDANT LA CONCERTATION 13
EVOLUTION DU PROJET RESULTANT DE LA CONCERTATION 14
AVIS DU GARANT SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION ET RECOMMANDATION AU MAITRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITES D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC JUSQU'A L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE. 15
ANNEXES 17

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAITRE D'OUVRAGE :**

RTE (Réseau de Transport d'Electricité)

- **CONTEXTE :**

Le projet de Cigeo- (Centre d'enfouissement des déchets nucléaires en couche géologique profonde), localisé à bure (Meuse-Haute-Marne exige une alimentation en énergie électrique que l'ANDRA, (Agence Nationale pour la gestion des Déchets Radioactifs) maître d'ouvrage de l'établissement a demandé à RTE de garantir. RTE a choisi de se raccorder à une ligne de 400 000 volts passant sur le site, le transformant en 9O 000 volts sous sa maîtrise d'ouvrage puis l'acheminant vers 2 transformateurs de 90 000/20 000 volts à réaliser sous maîtrise d'ouvrage de l'ANDRA pour desservir les 2 zones d'exploitation. L'ensemble de cette implantation électrique nécessite la mobilisation de 6 à 7 hectares et la création de nombreuses tranchées (10 kilomètres environ) permettant le passage souterrain.

Le projet s'inscrit dans un triple contexte

Le contexte national du débat sur le nucléaire et la gestion des déchets radio actifs.

Le débat sur le PNGMDR (Plan National de Gestion des Matières et Déchets Radioactifs) a d'ailleurs obligé à interrompre provisoirement la procédure de concertation préalable sur le transformateur RTE de Bure.

Le contexte juridique :

Créé par l'évolution de la réglementation, de la *circulaire Fontaine* à celle respectant les ordonnances de 2016.

Le contexte local

Le projet bouscule le paysage, déjà bien chahuté par la réalisation du laboratoire souterrain et des installations annexes de l'Andra. La mobilisation du foncier génère des difficultés à une agriculture première activité du secteur qui se voit dépossédée de ses terres.
Le projet doit prendre en compte une certaine impatience devant la lenteur des prises de décision. Cette nouvelle concertation n'est pas vue d'un bon œil par l'intercommunalité qui dit y voir une nouvelle remise en question.
La perspective de nouvelles recettes fiscales (410 000 €) générées par l'implantation de cette installation génère de nouveaux débats sur l'inégalité de la redistribution.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Le calendrier imposé par l'Andra et son prestataire RTE

Le dossier d'enquête d'utilité publique préalable à la DUP (déclaration d'utilité publique) du centre de stockage Cigéo est attendu pour le second trimestre 2020, et le dossier de demande d'autorisation de création (DAC) est prévu pour la fin de l'année 2020 ; l'implantation du transformateur de RTE qui fait l'objet de la présente procédure de concertation préalable fait partie de l'étude d'impact environnemental du projet global Cigéo, qui sera jointe à ces 2 dossiers. Toutefois, le démarrage des travaux de raccordement électrique est planifié, sous réserve des autorisations délivrées, durant la période d'instruction du dossier de la DAC.
En parallèle, comme pour complexifier la situation, une concertation préalable sur la mise en conformité des documents d'urbanisme concernés par les emprises du projet Cigéo été conduite pendant la même période, du 06 janvier au 14 février. D'autres concertations sur des implantations à réaliser par des maîtres d'ouvrage associés (SNCF Réseau, CD Meuse, syndicat des eaux) sont susceptibles d'intervenir pendant cette période.

- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION :**

Voir annexe

- **OBJECTIFS :**

RTE a reçu commande d'installer un poste de transformateur aux caractéristiques suivantes :

- La puissance demandée pour alimenter Cigeo est de 110 MW à répartir entre « la zone descenderie » (65 %) et « la zone puits » pour 35%
- RTE doit être en capacité de fournir 2 fois cette puissance
- Le parti choisi est celui de se raccorder sur une ligne existante de 400 000 volts et de la transformer en 90 000 volts pour alimenter l'installation
- L'emprise foncière du transformateur est de 6 à 7 ha. Il devrait y avoir 10 kilomètres environ de liaisons souterraines en tranchée couverte entre les différentes installations. Une partie des terrains nécessaires est déjà acquise par l'Andra,(ou RTE) notamment sur la localisation 5S. Certains doivent faire l'objet d'une procédure d'abandon, d'autres d'une procédure d'acquisition. -

COÛT :

41 M€ HT : montant des travaux pour le transformateur auxquels s'ajoutent 14 M€ pour le

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

renforcement de la ligne à 400 000 volts entre Houdreville et Mery.
Le montant prévisionnel des taxes locales annuelles associées à cette installation est de 410 000 €.
La contribution de RTE pour le *plan d'accompagnement du projet* associé à la construction des lignes nouvelles (entre la ligne THT et le transformateur) est évaluée **à 160 000 €**

CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :

Il est tributaire du calendrier de réalisation du centre Cigeo, et des procédures d'autorisation qui l'accompagnent (DUP, DAC). RTE estime qu'il faut un ordre de service préalable de 30 mois pour réaliser cette implantation. Le document de la concertation affiche un objectif de mise en service en 2025.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

QUELQUES DATES CLÉS :

- concertation conformément à la procédure réglementée par la circulaire Fontaine du 9 décembre 2014 au 12 avril 2016
- 3 avril 2018 saisine de la CNDP pour se conformer à la nouvelle situation juridique issue des ordonnances d'aout 2016
- 7 mai 2018 désignation d'un garant de la concertation préalable.
- 7 novembre 2018 démission du garant de concertation du fait de l'impossibilité de mener cette opération dans le même temps que se déroulait le débat public sur le PNGMDR (Plan National de gestion des matières et des déchets radioactifs)
- 2 octobre 2019 désignation de Jean-Michel Stievenard comme garant de la concertation préalable sur le projet RTE.
- étude de contexte novembre -décembre 2019
- 13 janvier 2020 démarrage de la concertation
- 28 janvier 2020 visite publique du site
- 12 février clôture de la concertation

PERIMETRE DE LA CONCERTATION :

5 communes, sont concernées par l'aire d'étude dessinée par RTE. (Bure, Bonnet, Mandres-en-Barrois, Ribeaucourt et Saudron). Réparties sur 2 départements Haute Marne et Meuse. On y recense 520 habitants. De fait les 3 communes de Bure, Mandres-en-Barrois et Saudron sont directement affectées par cette implantation. On y recense 248 habitants.

- Le dossier du maître d'ouvrage a été imprimé à 40 exemplaires et il a été distribué en 2 exemplaires aux 5 communes de l'aire d'études.
- Une plaquette de 4 pages a été imprimée à 250 exemplaires, 30 ont été laissées dans chacune des mairies des 5 communes
- La plaquette d'information a été distribuée dans tous les foyers des communes de Bure, Saudron, Ribeaucourt, Mandres-en-Barrois et Bonnet soit environ 250. Elle accompagnait une lettre d'information sur la concertation ainsi qu'un feuillet à entête (annexe) permettant la contribution écrite ainsi qu'une enveloppe prétimbrée pour le retour. Cette distribution est intervenue les 2 et 3 janvier.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- Un affichage a été opéré dans les 44 communes traversées par la ligne THT devant faire l'objet d'un renforcement.

3 EVENEMENTS PUBLICS :

- 13 janvier : réunion d'ouverture, de présentation du projet, permettant de poser des questions, et enregistrant certaines réponses du maître d'ouvrage. Les questions non résolues ou insuffisamment documentées ont été renvoyées à la réunion suivante : (environ 50 participants)
- 28 janvier : visite de terrain permettant de visualiser les 6 sites proposés (cf. carte des sites en annexe), (10 participants)
- 12 février : réunion de clôture permettant de répondre aux questions posées lors de la réunion d'ouverture et lors des interpellations postales ou sur le site Internet (70 participants)

294 CONNEXION AU SITE INTERNET :

https://www.raccordement-cigeo-rte.fr

29 CONTRIBUTIONS,

consistant essentiellement en des prises de position, la plupart portant sur le choix de l'implantation.

UN GARANT NEUTRE ET INDÉPENDANT

Nommé par la CNDP, Jean Michel Stievenard, jusqu'alors garant de concertation post débat public sur le projet CIGEO (du 8 novembre 2017 au 4 décembre 2019) et déjà nommé garant de concertation préalable sur le projet RTE (du 7mai 2018 au 7 novembre 2018).

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

LE CONTEXTE DU PROJET : UN TRIPLE CONTEXTE

National

Alors que le débat sur le PNGMDR est achevé du point de vue de la procédure du débat public, on attend la décision de l'exécutif gouvernemental sur la suite donnée à ce débat et au rapport adopté par la CNDP. Formellement le gouvernement pourrait toujours dire qu'il renonce à ce projet d'enfouissement. Les opposants au projet pourraient alors dire qu'entamer les procédures pour en commencer la réalisation fait fi du débat public.
Pour cette raison, la procédure de concertation préalable sur le projet RTE déclenchée le 2 mai 2018 avait dû être arrêtée pendant la durée du débat sur le PNGMDR à la demande expresse de certains participants qui en faisaient la condition de leur propre participation au débat national.
Seule la démission du garant avait pu arrêter cette procédure.
Il convenait dès lors d'être vigilant et de replacer la concertation préalable sur l'équipement RTE dans son contexte de calendrier, laissant ouvertes toutes les hypothèses y compris celle de l'abandon du projet CIGEO.

Juridique

Du fait de la longueur de la procédure, et des reports successifs de calendrier, le dossier de réalisation de cette installation de transformation de l'énergie électrique a subi des évolutions règlementaires.
Le projet RTE a d'abord fait l'objet d'une concertation menée en application de la *circulaire Fontaine*, laissant au préfet le soin de trancher suite à une concertation associant le maitre d'ouvrage, l'administration (dans toutes ses composantes) et les élus locaux. Elle s'est déroulée du 9 décembre 2014 date de présentation du projet au 12 avril 2016. Le choix d'une implantation en avait découlé : *l'implantation 5S* (cf. carte en annexe) choisie en privilégiant le critère de la sécurisation du site du fait de sa situation en légère hauteur . La déception, voire la colère, des élus locaux et des riverains et notamment du maire de Bure qui plaidait alors pour la recherche du moindre impact visuel ont été vives.
Du fait des ordonnances d'aout 2016, cette décision est devenue sinon caduque ou tout le moins fragilisée dans une perspective de bataille juridique ultérieure et de recours éventuel. D'emblée RTE décidait de s'en remettre à cette nouvelle règlementation, et de déclencher pour son propre compte une procédure de concertation préalable. RTE semble en avoir convaincu l'Andra qui aurait pu se contenter d'une procédure globale.
La nouvelle saisine exigeait que la décision prise en application de la circulaire Fontaine puisse être remise en cause.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Local

Il est marqué par une impatience devant la lenteur des prises de décision. Cette nouvelle concertation n'est pas vue d'un bon œil par l'intercommunalité qui dit y voir une nouvelle remise en question. Peut-être craint-elle de voir ouvert à nouveau ce qui fut un objet de dispute local.
La réalisation de l'implantation est susceptible de générer 410 000 euros de taxes annuelles. La communauté de communes des portes de Meuse en serait le principal bénéficiaire, laissant 60 000 € pour la commune de Bure. La colère du maire de Bure est à l'image de cette répartition qu'il juge inégale : « C'est nous qui allons avoir les nuisances et c'est la CC qui ne fait rien qui va toucher les royalties »
La concertation préalable ne pouvait ignorer cette réalité, faute de ne pas respecter le principe de transparence, même si la réalité fiscale est à enregistrer sans possibilité de la modifier.

Les enseignements de l'étude de contexte

Les réflexions préalablement faites dans le cadre de la précédente démarche de concertation n'ont pas été tous rejetées : ainsi le choix technique qui vise à se raccorder à la ligne de 400 000 volts qui passe sur le territoire même, n'est pas remis en question

La définition de l'aire d'étude sur le territoire de 5 communes, le choix restreint de 6 implantations sur les 24 théoriquement possibles ne sont pas remis en question. Toutefois on enregistre la défiance vis-à-vis du choix opéré en 2016 et la pondération relative à la sécurité du site privilégié à l'époque apparaissant comme excessive. Il est apparu que le scénario finalement choisi à la suite de la procédure initiée sur la base de la circulaire Fontaine dite *5S* n'était pas la solution privilégiée, ni par RTE, ni par l'Andra.
La décision a heurté la volonté locale exprimée de minimiser les nuisances visuelles et le souci de privilégier le maintien en l'état des « bonnes terres ».
Il est apparu que la condition pour qu'un nouveau débat soit réellement ouvert imposait de remettre en jeu l'implantation 3S (cf. carte en annexe)

Enseignements complémentaires de l'étude de contexte

Outre la localisation, il est apparu que le débat devait évoquer

- L'insertion paysagère et architecturale
- La réflexion sur les usages de l'abondance de l'Energie.

Pour des problèmes de sureté de l'installation, RTE doit être en capacité de fournir 2 fois plus d'énergie que celle qui est nécessaire pour faire fonctionner les installations souterraines.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

On note que dans le cadre des « ateliers de concertation »,mis en place par son équipe locale l'Andra a proposé d'utiliser la méthanisation pour éclairer et chauffer ses installations de surface. Que faire du surplus d'énergie disponible ?

- Les problèmes de santé générés par d'éventuelles nuisances relatives au bruit et à la création de champs électromagnétiques.
- La capacité pour le territoire d'inscrire son développement dans la réalisation de cette installation certes périphérique au centre d'enfouissement, mais générant une dépense de 55 M€.

DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Un débat transparent

Le débat reste lié à des décisions à prendre sur la réalisation du centre d'enfouissement CIGEO, solution de référence choisie par le pays alors que des opposants n'acceptent pas ce choix.
Il a fallu rappeler cette réalité à l'Andra qui, s'inscrivant dans une mission qui lui est confiée prétend aller de l'avant et, dans une moindre mesure à RTE qui ayant reçu une commande de l'Andra de réaliser un transformateur s'inscrit spontanément dans le cadre de cette commande.
Le garant a veillé particulièrement à laisser ouverte cette perspective de la réversibilité, conformément à la lettre de mission reçue de la CNDP qui rappelait que « cette phase de concertation ne saurait être fermée à la discussion en opportunité. »

Un débat examinant toutes les hypothèses d'implantation.

L'étude de contexte a montré les frustrations nées de la procédure de la concertation Fontaine qui avait laissé dans les mains du préfet le choix d'une première implantation. La préfète de la Meuse Madame Muriel Nguyen consultée le 7 février 2018 donnait acte de la possibilité de revoir ce choix.
Son successeur, Monsieur Alexandre Rochatte, interrogé le 21 novembre 2019 confirmait cette volonté.
. RTE et surtout l'ANDRA ont accepté cette ouverture avec résignation compte tenu du temps d'études complémentaires qu'un nouveau choix impliquerait.

Une concertation circonscrite à son périmètre

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Si le projet CIGEO est d'intérêt national, si le territoire des 2 départements (Meuse et Haute Marne)est touché, l'implantation du transformateur représente un enjeu plus local. De fait seul le territoire de 5 communes est directement concerné, élus et habitants de Bure, l'étant plus que les autres. L'effort de communication a porté sur le périmètre (chaque habitant étant prévenu directement).

ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée en 3 temps

- Une réunion dite d'ouverture qui a permis de poser la problématique, de rappeler les précautions d'usage, de permettre un débat complet sur ce qui apparaissait le plus délicat : le choix du lieu d'implantation et de rassembler toute un ensemble de questionnements qui n'étaient pas apparus lors de la phase d'étude de contexte.
- Une visite du site a permis de visualiser les lieux d'implantation étudiés et a permis à quelques riverains/agriculteurs, de faire valoir les conséquences de tel ou tel choix sur leur exploitation ou leur habitation.
  Une mesure électro magnétique a pu être effectuée, vérifiant le propos rassurant tenu verbalement.
- Une réunion de clôture a permis de donner des réponses argumentées sur les questions soulevées dans un premier temps.
  L'ensemble de la concertation a donné le sentiment à la majorité des participants qu'ils avaient pu être entendus et qu'aucune interpellation n'était taboue. Les opposants sont restés sur leur position de principe mais ont pu exprimer librement leur opposition au projet CIGEO.

La concertation a rencontré un vrai public :
65 personnes environ à la réunion d'ouverture (RTE et ANDRA compris)
10 personnes pour la visite des sites d'implantation
70 personnes pour la réunion de clôture
Au-delà du nombre (à mettre en rapport avec la faiblesse de la population concernée), les différentes réunions de la concertation ont enregistré la présence personnelle des maires des communes concernées, le maire de Bure (2 réunions et visite des sites), le maire de Mandres (2 réunions) et celui de Saudron (1 réunion) . Tous ont confirmé les raisons de leur préférence d'implantation par écrit.
Le président du Clis (Comité Local d'Information et de Suivi du laboratoire de Bure) a été présent tout au long de cette période, d'autres élus, maires de communes voisines, conseillers municipaux ou adjoints, y étaient en nombre.
Des riverains, *habitants-voulant savoir*, des agriculteurs se demandant quels terrains pouvaient leur être retirés, faisant valoir leurs préférences et voulant connaitre les conditions du processus.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Des opposants au projet CIGEO, ou au nucléaire en général, historiques comme Michel Gueritte ou réunis à la maison de la résistance sont intervenus. Absents du premier débat, représentés lors de la visite de terrain, fort nombreux (entre 12 et 15) à la réunion de clôture, ils se sont manifestés fortement sans toutefois la volonté de saborder ou d'interdire la réunion. La discussion s'est poursuivie après la clôture de la séance.

La concertation a permis de mettre sur la table de la réflexion
les thèmes de sécurité et de santé (les nuisances acoustiques et électro magnétiques) ; celui du foncier, des travaux, et de leurs nuisances, de la compensation financière, des retombées fiscales et de leur répartition.

La position du maitre d'ouvrage

RTE a témoigné d'une vraie maîtrise de cette séquence de concertation préalable témoignant par là d'une grande habitude de la procédure. Bien accompagné par un cabinet conseil *Francom,* il a joué le jeu sans se dérober, sans chercher d'échappatoire ou à esquisser des manœuvres dilatoires. En renfort de l'équipe projet, le directeur régional et ses proches collaborateurs ont été présents à chacune des étapes témoignant par-là de leur implication dans cette concertation.
Le maitre d'ouvrage a accepté de revoir sa copie qu'il pouvait penser pourtant achevée dans la lignée de la phase précédente (choix de l'implantation 5S).
Il a accepté une visite collective des sites.
Il a accepté d'argumenter les réponses aux questions posées, lors de la première séance.
Il a fait intervenir des experts sachant mettre leurs explications au niveau d'un public parfois non averti.

La position du garant

Après avoir rappelé les conditions de sa nomination, et les règles présidant son action, il a opéré une surveillance attentive du déroulement des séances sans avoir à intervenir pour rappeler le respect de telle ou telle règle d'équivalence de la parole ou de transparence. A l'issue de la première réunion, sa synthèse a énuméré les questions effleurées sur lesquelles les réponses apparaissaient peu argumentées en demandant au maitre d'ouvrage de les approfondir. Il a confirmé les demandes par écrit.
A l'issue de la réunion de clôture sa synthèse a permis d'énumérer les points réglés et ceux qui l'étaient moins et pour lesquels il serait nécessaire de mettre en place des dispositifs ultérieurs.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

RESULTATS DE LA CONCERTATION

SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EMERGEES PENDANT LA CONCERTATION

Pas de remise en question du parti choisi de se raccorder à la ligne de 400 000 volts qui passe sur le territoire même, il s'agit d'une décision dont le bon sens a été admis par l'ensemble des protagonistes qui concluait dans une phase préalable l'examen de 4 hypothèses.
Pas de remise en question de l'aire d'étude déjà définie dans le cas d'une procédure rejetée, malgré le choix restreint de 6 implantations sur les 24 théoriquement possibles.
Le débat est accepté sur 6 lieux possibles et même se révèle rapidement contradictoire entre implantation 3S ou 5S.

En dépit d'une intervention humoristique réclamant que le poste soit enterré ou renvoyé à Paris, il n'y a pas de refus majeur à accepter cet équipement dans cet emplacement, à proximité du projet CIGEO pour autant que le projet CIGEO se réalise ce que les opposants refusent d'envisager.

Les fuseaux

Qui concernent le passage souterrain des câbles 1,50 mètres sous terre représentant 10 kilomètres de liaisons souterraines.
Se pose le problème du parcours exact, non encore établi sauf pour le site 5S bien étudié.
Il est prévu de les réaliser en tranchée avec promesse de remettre la terre arable sur le dessus. Une opération blanche ? RTE fait valoir son expérience dans ce domaine. La charge de la démonstration reste à établir.
Le choix définitif des tracés souterrains devra minimiser les inconvénients (passage à travers les cultures, séparation des parcelles, calendrier des travaux et les servitudes éventuelles, remise en état du terrain, compensations financières…)
Au-delà des assurances données aujourd'hui par l'équipe actuelle de RTE, il est nécessaire de fixer ces engagements et de prévoir un processus de suivi et de contrôle.

Les nuisances des travaux et leur maîtrise

La perturbation de travaux agricoles, les compensations selon le barème de la chambre d'agriculture, la noria des camions…

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

RTE fait valoir dans son dossier écrit, sa grande expérience en la matière. Les engagements environnementaux de RTE méritent d'être réaffirmés dans le document conclusif de cette concertation préalable. Un processus de suivi et de contrôle de ces engagements s'impose aussi.

EVOLUTION DU PROJET RESULTANT DE LA CONCERTATION.

Le projet a incontestablement évolué pendant le processus de concertation (l'étude de contexte et la concertation proprement dite) dans la mesure ou le projet prévoyait au départ 5 implantations possibles et qu'il a été nécessaire de faire figurer une proposition supplémentaire d'implantation. La perspective du débat public a été telle et les volontés de ne pas heurter une position majoritaire qui se serait révélée pendant le débat, ouvrant le risque de demande d'expertise supplémentaire qui en aurait découlé ont été suffisantes pour que le maitre d'ouvrage accepte de mettre à la concertation une sixième proposition d'implantation. Elle s'est révélée pendant la phase de concertation largement plébiscitée.

Toutes les voix s'étant élevées pendant les séances publiques ou par écrit, ont plaidé pour le choix de cette implantation complémentaire justifié par l'éloignement par rapport aux bâtiments d'habitation et aux bâtiments agricoles, la moindre nuisance visuelle et par la moindre perte pour l'agriculture de terres jugées de moindre qualité. Les 2 premiers points ont été validés lors de la visite du terrain. En ce qui concerne la qualité des terres, les données proposées par le Maître d'Ouvrage apparaissent modérément argumentées, la Chambre d'Agriculture manquant d'analyses au niveau de la parcelle. L'affirmation unanime de la part de ceux qui les ont exploitées depuis de nombreuses générations peut être enregistrée comme preuve.

De nombreuses incertitudes ont été révélées sur les conséquences sanitaires notamment du bruit et des phénomènes électromagnétiques (sur les hommes et les troupeaux), sur la dévolution ou la mobilisation du foncier, sur le plan définitif du transformateur et son intégration architecturale et paysagère. Sur les travaux, leur durée, leur maîtrise et aussi par les retombées sur le tissu économique local.
Les engagements de RTE méritent d'être réaffirmés dans le document conclusif de cette concertation préalable. Un dispositif de suivi et de vérification s'impose.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

AVIS DU GARANT SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION ET RECOMMANDATIONS AU MAITRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITES D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC JUSQU'A L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET AU DELA.

Le choix du site est apparu le thème le plus important témoignant par-là de l'incompréhension du processus mené précédemment.

La préférence pour l'implantation 3S est apparue de manière unanime chez ceux qui se sont exprimés. Les maires des communes concernées ont engagé leur autorité de maire pour faire ce choix qui participe de beaucoup à l'acceptabilité de l'ouvrage.

Il revient au maitre d'ouvrage de prendre sa décision.

Dans l'hypothèse d'un choix qui serait diffèrent de l'implantation 3S, il lui faudrait argumenter sérieusement pour justifier cet autre choix. En rappelant que le débat de la concertation préalable n'a pas évoqué l'argument de la sécurité du site, thème ni présenté, ni argumenté.

Il lui faudrait affronter le discours sur l'inutilité de la concertation et accepter de rendre plus incertaines et moins crédibles les nombreuses phases de concertation qui vont se poursuivre sur le projet CIGEO, le laboratoire souterrain et sa suite éventuelle.

De nombreuses autres problématiques ont été évoquées :

- Insertion paysagère, et architecturale
- Acquisitions foncières
- Travaux
- Association du tissu économique local aux travaux
- Garantie sur les nuisances sonores et électromagnétiques
- Garantie sur la maintenance

Des réponses ont parfois été données mais leur contenu pourrait être oublié. RTE doit les réaffirmer. Il a été parfois répondu que les réponses étaient impossibles à donner dans une période aussi éloignée de la phase opérationnelle. Le maître d'ouvrage aurait intérêt à mettre en place des processus de réponse à ces différentes interrogations et de prévoir un dispositif de concertation les accompagnant.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

CE QUI RESTE A FAIRE

Après la publication du rapport du maitre d'ouvrage (mai 2020)

Mise à la disposition du rapport écrit auprès de ceux qui ont participé à la concertation, la publication sur le site ne pouvant être considérée comme suffisante.
Sous une forme à imaginer un retour de concertation préalable pourrait s'imaginer.
Le Clis (Comité Local d'Information et de Suivi du laboratoire de Bure)devrait se faire remettre le dossier complet de la concertation préalable (dossier du maitre d'ouvrage, verbatim, rapport du garant, décision du maitre d'ouvrage) pour être le dépositaire des engagements pris.

Pendant la phase de préparation du dossier de la demande d'utilité publique (DUP de l'installation RTE) et l'étude d'impact préalable (fin année 2020)

C'est le moment pour RTE de préparer les procédures d'acquisition du foncier, de préciser l'abandon éventuel d'acquisitions faites dans le cadre du projet antérieur.
Il lui revient de dessiner exactement l'installation et de préciser les surfaces à imperméabiliser, de dessiner les cheminements souterrains en optimisant leur tracé.

C'est le moment de passer d'une *installation -type* à une installation étudiée pour le site. Face à la demande d'une vraie insertion architecturale et paysagère, RTE doit répondre par un projet ambitieux et exemplaire. Une clause de présentation de la proposition pourrait être proposée.

Pendant la phase de préparation du chantier puis celle du chantier (à partir de J- 30 mois)

Sur les travaux, calendrier, nuisances, association des riverains, établissement du programme du chantier, nuisances des travaux et leur maîtrise, perturbation de travaux agricoles, compensations selon le barème de la chambre d'agriculture, noria des camions… RTE fait valoir dans son dossier écrit sa grande expérience en la matière et notamment la nomination d'un représentant sur le chantier chargé des contacts locaux. La promesse de la nomination d'un écologue indépendant des entreprises veillant au respect des engagements environnementaux de RTE mérite d'être réaffirmée dans le document conclusif de cette concertation préalable. **Elle pourrait s'accompagner d'un dispositif officiel de concertation.**

S'il est trop tôt pour s'assurer que le tissu économique local sera pleinement associé aux travaux de réalisation (41 +14 M€), la promesse verbale est faite, d'un contact avec Energic 52-55 et « d'une association des PME locales au chantier » doit être confirmée, ainsi que la promesse d'encourager la recherche de clauses d'insertion professionnelle.
Il convient de faire entrer dans les faits ces perspectives dans la procédure de dévolution des marchés.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Dans la mesure où ces demandes proviennent directement de la concertation préalable, c'est un dispositif de suivi de concertation qui pourrait être mis en place. Il pourrait être garanti par la CNDP ou par un garant requis par RTE et habilité par elle.

Pendant la phase d'exploitation :

Les rapports sur la maintenance de l'installation, les missions de surveillance acoustiques, électromagnétiques pourraient être dévolus au Clis de Bure par une décision négociée.
Le Clis de Bure, associé au laboratoire souterrain (une convention en porte le terme en 2030) est par essence responsabilisé sur toutes les décisions et réalisations de l'Andra. Une convention entre RTE et la CLIS pourrait enregistrer cet engagement.

.

LISTE DES ANNEXES

Affiche annonçant la concertation
Lettre aux riverains et formulaire de réponse
Plan de situation des 6 sites
Proximité des bâtiments pour les implantations 3S et 5S

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Affiche annonçant la concertation

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE AVEC LE PUBLIC

Projet de raccordement au réseau de transport d'électricité à 400 000 volts du projet CIGEO

1. Objet de la concertation préalable avec le public

RTE Réseau de transport d'Electricité a en charge le projet de raccordement électrique du projet CIGEO (Centre industriel de stockage géologique). Ce projet fait l'objet d'une concertation préalable à l'initiative de RTE et placée sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en vertu des articles L. 121-17, I et L. 121-16-1 du code de l'environnement.

2. Garant désigné par la CNDP

Monsieur Jean Michel STIEVENARD, consultant et docteur en sociologie.

3. Durée de la concertation préalable

La concertation préalable se déroulera **du 13/01/2020 au 12/02/2020**.

4. Modalités de la concertation préalable

Pendant la durée susvisée, le public a la possibilité de prendre connaissance du dossier soumis à concertation préalable sur le site du projet www.raccordement-cigeo-rte.fr et dans les mairies de BURE, BONNET, MANDRES-EN-BARROIS, RIBEAUCOURT et SAUDRON aux heures habituelles d'ouverture.

Le public pourra formuler ses questions, observations et propositions :

- ✓ par voie électronique directement sur le site internet susvisé,
- ✓ par courriel adressé à *jean-michel.stievenard@garant-cndp.fr*, en vue de leur publication sur le site internet précité
- ✓ par voie postale, au garant, en vue de leur publication sur le site internet précité, à l'adresse suivante :

CNDP à l'attention de Monsieur Jean-Michel STIEVENARD, garant
244, boulevard Saint Germain
75007 Paris

- ✓ par écrit dans les registres déposés dans les mairies des communes de BURE, BONNET, MANDRES-EN-BARROIS, RIBEAUCOURT et SAUDRON

Deux réunions publiques seront *organisées à BURE (salle Bellevue)* :

- ✓ **le 13 janvier 2020 à 18h15**
- ✓ **le 12 février 2020 à 18h15**

Les personnes souhaitant participer à ces réunions doivent au préalable s'inscrire à titre individuel par courriel à l'adresse concertation-cigeo@andra.fr ou par téléphone au 03-29-75-53-73.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Lettre aux riverains et formulaire de réponse

Le réseau de transport d'électricité

Objet : Concertation du public sur le raccordement électrique du projet Cigéo.

Madame, Monsieur,

Vous connaissez probablement le projet Cigéo, développé par l'Andra, dans le secteur de Bure. Sa réalisation requiert un raccordement au réseau électrique que RTE, Réseau de Transport d'Electricité, a la responsabilité de mettre en œuvre.

Le 13 janvier prochain s'ouvrira la concertation préalable avec le public sur le raccordement au réseau électrique du projet Cigéo.

Pendant un mois, les échanges porteront sur l'objet, les caractéristiques et les conditions de réalisation de ce raccordement. Il y sera question d'énergie, d'environnement, d'intégration paysagère ou encore d'effets sur l'économie locale. Le projet prévoit notamment la construction d'un poste électrique, dont plusieurs options de localisation seront soumises au public.

Dans ce cadre, nous souhaitons vous informer dès à présent des modalités de la concertation publique. Elle se déroulera du **13 janvier au 12 février 2020**. Des réunions publiques auront lieu au lancement et à la clôture de cette démarche. Dans l'intervalle, le site **www.raccordement-cigeo-rte.fr** donnera à chacun la possibilité de s'informer et de s'exprimer. Vous pourrez dès le 6 janvier consulter en ligne le **dossier de concertation**, et à partir du 13 janvier dans les mairies de Bure, Bonnet, Mandres-en-Barrois, Ribeaucourt et Saudron.

Le document d'information joint à ce courrier présente les modalités de la concertation et décrit les grandes lignes du projet.

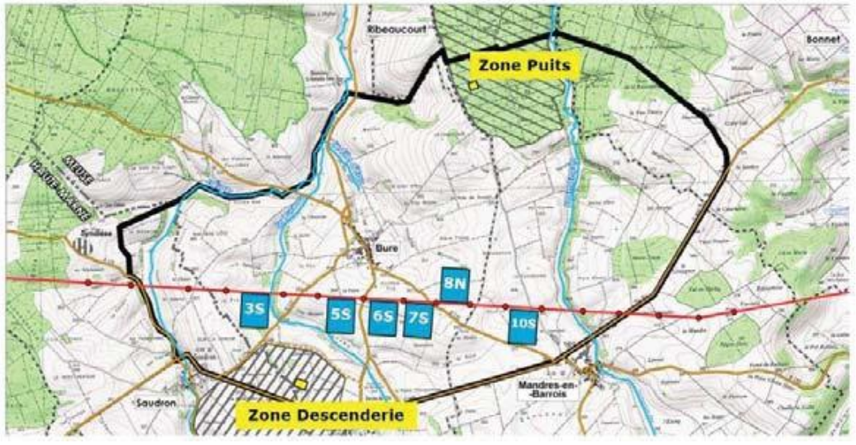
Il est important de préciser qu'en parallèle des diverses autorisations administratives auxquelles le projet Cigéo est lui-même soumis, le démarrage des travaux de raccordement au réseau électrique sera subordonné à un accord préalable et formel de l'Etat.

Vous remerciant par avance pour l'intérêt que vous porterez à cette concertation,

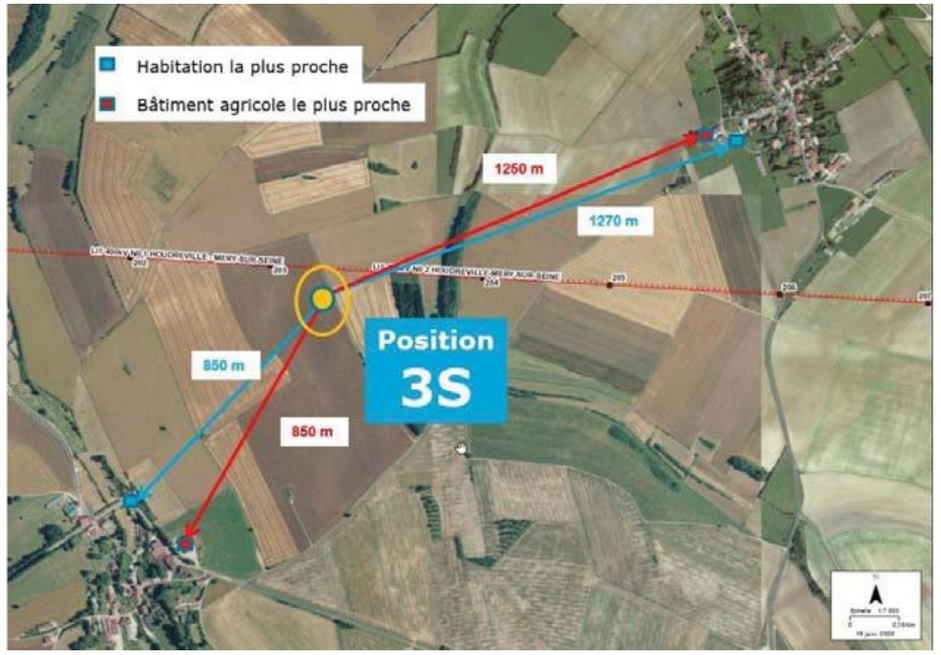
Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre considération distinguée.

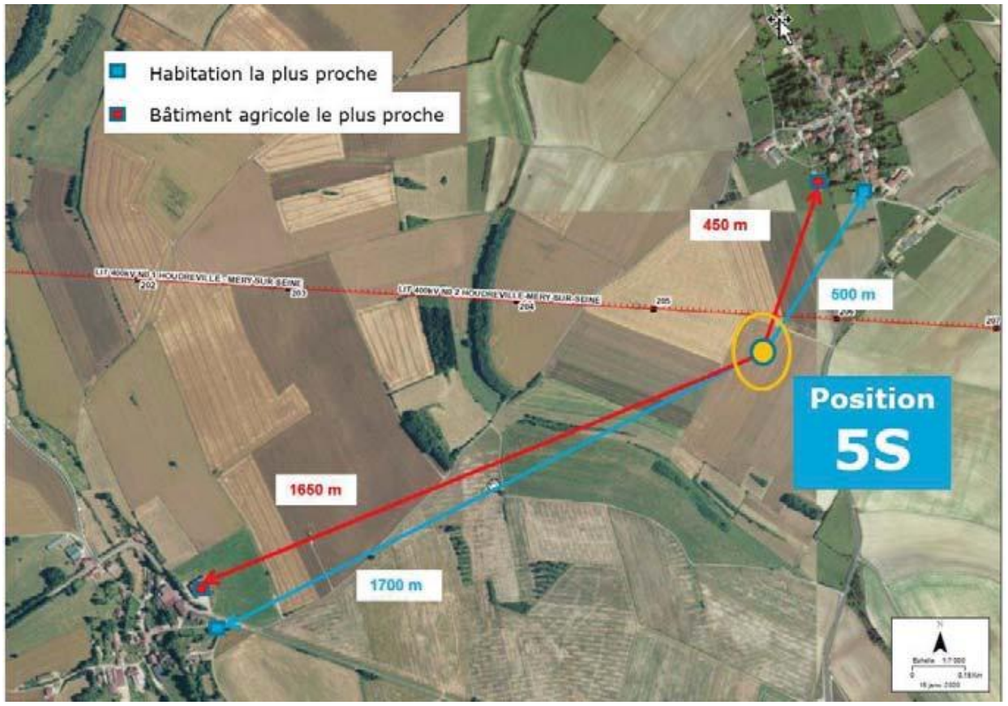
www.raccordement-cigeo-rte.fr

Plan de situation des 6 sites



Proximité des bâtiments pour les implantations 3S et 5S





cndp Commission nationale du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

2.4.4 Rapport de RTE sur les enseignements tirés de la concertation sur le raccordement au réseau d'électricité du projet global Cigéo

Raccordement au réseau de transport d’électricité à 400 000 volts du projet Cigéo

Rapport de RTE sur les enseignements tirés de la phase de concertation préalable du public menée du 13 janvier au 12 février 2020

Etabli en application des articles L121-16 et R121-24 du code de l’environnement.

Mai 2020

Région Grand Est

Le présent document constitue le rapport de RTE, consécutif à la concertation préalable sur le projet de raccordement au réseau de transport d’électricité à 400 000 volts du projet Cigéo et au bilan rédigé par le garant. Ce document est mis en ligne par RTE, maître d’ouvrage du projet, conformément aux dispositions des articles L. 121-16 et R. 121-24 du code de l’environnement.

Table des matières

PREAMBULE 4

RTE, DES MISSIONS ESSENTIELLES AU SERVICE DES CLIENTS, DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE ET DE LA COLLECTIVITE 5
LE PROJET : ALIMENTER EN ELECTRICITE LE PROJET CIGEO 6
LE CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION 7

LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION 8

LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION 8
LES MOYENS D'INFORMATION 8
LE DISPOSITIF DE CONCERTATION 11

LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION 13

REPERES SUR LA PARTICIPATION 13
LES THEMES DE LA CONCERTATION ET LES REPONSES DE RTE 14

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 24

LES APPORTS AU PROJET 24
LES ATTENTES ET LA POURSUITE DE LA CONCERTATION 25
LES RELATIONS AVEC LE GRAND PUBLIC 26

Préambule

RTE est maître d'ouvrage du projet de raccordement au réseau de transport d'électricité de Cigéo (Centre industriel de stockage géologique) et a fait le choix d'organiser, dans ce cadre, une concertation préalable avec le public en vertu de l'article L. 121-17 du code de l'environnement. Cette démarche s'inscrit dans le cadre plus général de la concertation sur le projet Cigéo, porté par l'Andra (Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs). A cet égard, dans la préparation de sa concertation, RTE a pu s'appuyer sur les conseils de l'Andra, qui a tissé des liens réguliers avec le public et les acteurs du territoire depuis plusieurs années.

RTE tient à remercier tous les participants, et plus particulièrement le garant nommé par la CNDP, Jean-Michel STIEVENARD, pour son travail de préparation en amont et de suivi de la concertation. Par son intervention, il a œuvré au caractère constructif de la concertation.

LES ACTEURS DU PROJET

LE MAÎTRE D'OUVRAGE : RESEAU DE TRANSPORT D'ELECTRICITE

RTE
Centre de Développement et d'Ingénierie Nancy
8, rue de Versigny
54 608 VILLERS LES NANCY CEDEX

Florent MOUILLET
Manager de projets
tél: 03 83 92 26 59

Rémi GELLENONCOURT
Responsable d'études concertation
tél: 03 83 92 22 07

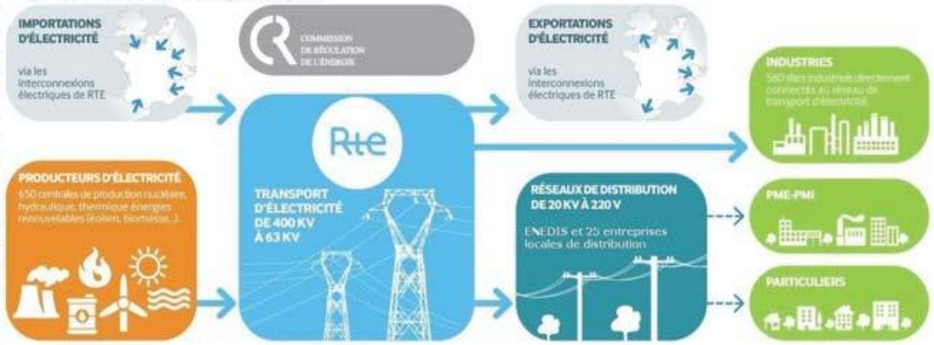
RTE, des missions essentielles au service des clients, de l'activité économique et de la collectivité

La loi a confié à RTE la gestion du réseau public de transport d'électricité français. Entreprise au service de ses clients, de l'activité économique et de la collectivité, elle a pour mission l'exploitation, la maintenance et le développement du réseau haute et très haute tension afin d'en assurer le bon fonctionnement.

RTE est chargé des 105 448 km de lignes haute et très haute tension et des 50 lignes transfrontalières (appelées « interconnexions »).

RTE achemine l'électricité entre les fournisseurs d'électricité et les consommateurs, qu'ils soient distributeurs d'électricité ou industriels directement raccordés au réseau de transport quelle que soit leur zone d'implantation. Il est garant du bon fonctionnement et de la sûreté du système électrique quel que soit le moment.

RTE garantit à tous les utilisateurs du réseau de transport d'électricité un traitement équitable dans la transparence et sans discrimination.



En vertu des dispositions du code de l'énergie, RTE doit assurer le développement du réseau public de transport pour permettre à la production et à la consommation d'électricité d'évoluer librement dans le cadre des règles qui les régissent. À titre d'exemple, tout consommateur peut faire évoluer à la hausse et à la baisse sa consommation : RTE doit adapter constamment le réseau pour rendre cette faculté possible.

En tant que responsable du réseau public de transport de l'électricité, RTE exerce ses missions de service public en :

- assurant un haut niveau de qualité de service,
- accompagnant la transition énergétique et l'activité économique,
- assurant une intégration environnementale exemplaire.

Des informations complémentaires sont disponibles sur le site : **www.rte-france.com**.

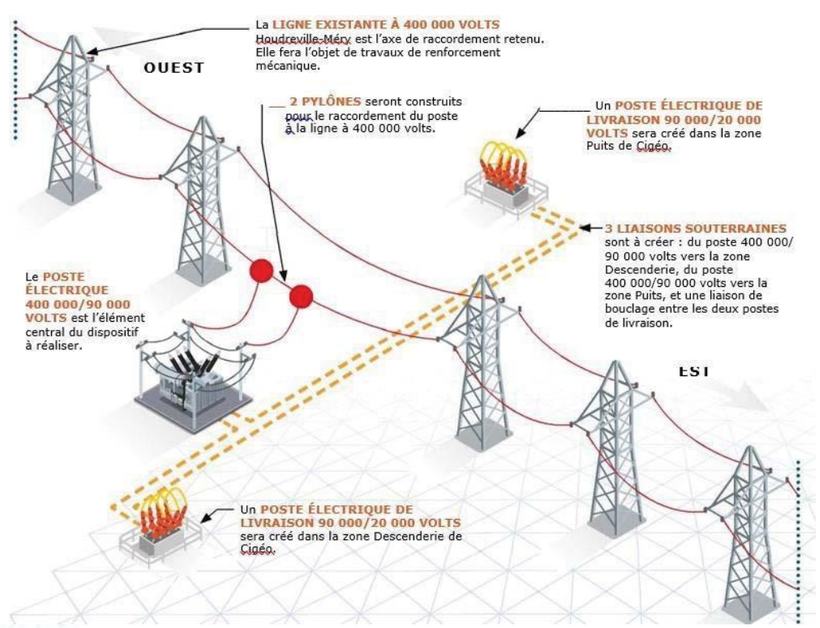
Le projet : alimenter en électricité le projet Cigéo

Autour de la commune de Bure, dans la Meuse, l'Andra étudie le projet Cigéo de réalisation d'un centre de stockage profond de déchets radioactifs.

Pour fonctionner, cette installation a besoin d'une alimentation électrique puissante (110 MW) et extrêmement fiable. L'Andra a demandé à RTE de proposer une solution d'alimentation répondant à ces exigences.

Les études techniques de RTE ont débuté en 2012, pour aboutir en 2014 au choix d'un poste de transformation électrique 400 000/90 000 volts, relié par des liaisons souterraines aux deux postes de livraison 90 000/20 000 volts « Puits » et « Descenderie » (ces 2 postes sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'Andra). Le principe général de raccordement est représenté dans le schéma ci-dessous.

A partir de cette donnée de départ, la concertation préalable avec le public a, notamment, porté sur l'implantation et les modalités de réalisation du poste 400 000/90 000 volts et des trois liaisons souterraines à 90 000 volts.



Le cadre réglementaire de la concertation

La « concertation préalable » a été organisée dans le cadre de l'article L. 121-17 du code de l'environnement. La concertation sur le projet de raccordement au réseau d'électricité de Cigéo s'est déroulée selon les étapes suivantes :

- le 3 avril 2018, RTE saisit la CNDP, suite à l'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016 créant la procédure de concertation préalable ;
- le 2 mai 2018, la CNDP décide de l'organisation d'une concertation préalable et désigne un garant ;
- le 7 novembre 2018, du fait de la concomitance avec le débat public sur le Plan National de gestion des matières et déchets radioactifs, le garant constate l'impossibilité de mener la concertation sur le raccordement de Cigéo dans des conditions satisfaisantes et choisit de démissionner ;
- le 2 octobre 2019, par sa décision N°2019/151/Racc Elec Cigeo/3, la CNDP désigne Jean-Michel STIEVENARD comme garant de la concertation préalable sur le projet de raccordement de Cigéo au réseau électrique ;
- la concertation préalable se déroule du 13 janvier au 12 février 2020 ;
- le garant publie son bilan le 13 mars 2020 (mis en ligne, sans délai, par RTE sur le site internet : www.raccordement-cigeo-rte.fr)

Conformément aux articles L.121.16 et R.121-24 du Code de l'environnement, RTE dispose de 2 mois après publication du bilan du garant pour faire connaître les enseignements tirés de la concertation. C'est l'objet de ce document, qui rappelle également les conditions d'organisation et de déroulement de la concertation.

Le dispositif d'information et de concertation

Dans le cadre règlementaire d'une concertation préalable, RTE s'est fixé plusieurs objectifs relatifs au déroulement de la concertation :

- s'assurer que les habitants du territoire soient parfaitement informés du déroulement de la concertation ;
- mettre à disposition des supports pédagogiques permettant à chacun de s'appuyer sur un socle de connaissances nécessaire à la participation ;
- proposer un dispositif de concertation cohérent avec les démarches conduites depuis plusieurs années par l'Andra, et constituant des repères pour le territoire.

Le périmètre de la concertation

L'aire d'étude du projet du poste électrique 400 000/90 000 volts kV est constituée de **5 communes : Bonnet, Bure, Mandres-en-Barrois, Ribeaucourt et Saudron**.

Toutefois, le projet de raccordement électrique de Cigéo prévoit également des opérations sur la ligne à 400 000 volts Houdreville-Méry. Cette ligne traverse 44 autres communes, qui sont ainsi concernées à différents degrés par le projet.

Les moyens d'information

Afin d'informer le public, RTE a mis en place plusieurs moyens d'information.

Annonces légales

Conformément aux dispositions de l'article R. 121-19 du code de l'environnement, RTE a fait publier l'avis de concertation dans :

5 quotidiens locaux

- L'Est Eclair (10)
- Libération champagne (10 et 52)
- Le journal de la haute marne (52)
- L'Est Républicain (54, 55, 88)
- Vosges Matin (88)

Un hebdomadaire local

- Le paysan Lorrain (55, 54)

Un quotidien National

- Le Figaro

ainsi que sur les sites Internet suivants :

- Site institutionnel de RTE, rubrique projet
  https://www.rte-france.com/fr/projet/un-nouveau-poste-electrique-pour-alimenter-cigeo
- Site spécifique de la concertation sur le raccordement de Cigéo
  https://www.raccordement-cigeo-rte.fr/

Affichage règlementaire

Il a concerné les 5 communes de l'aire d'étude et les 44 communes traversées par la ligne à 400 000 volts Houdreville-Méry.

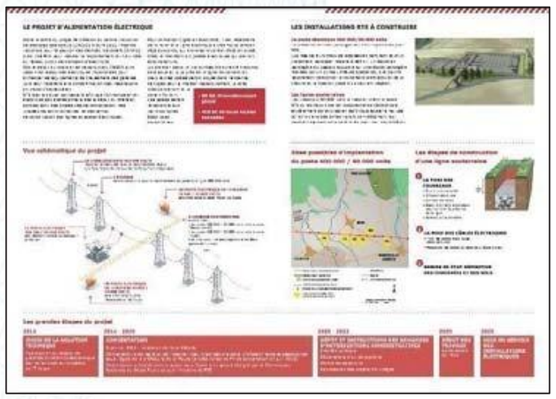
Dossier de concertation

Un dossier pédagogique et largement illustré de 72 pages a été imprimé à 40 exemplaires. Chacune des 5 communes de l'aire d'étude l'a reçu en 2 exemplaires pour consultation, par le public, en mairie. Le dossier était aussi tenu à disposition du public lors des réunions publiques. Enfin, il est disponible en téléchargement sur le site Internet de la concertation, depuis le début de celle-ci.

Extraits du dossier de concertation du maître d'ouvrage

Plaquette de synthèse du projet

La plaquette de présentation synthétique du projet de 4 pages a été imprimée à 500 exemplaires.



250 ont été distribuées les 2 et 3 janvier 2020 dans les boîtes aux lettres de l'ensemble des foyers présents dans les cinq communes de l'aire d'étude, accompagnées d'un courrier de RTE présentant l'objet de la démarche de concertation, d'un feuillet de réponse avec enveloppe prétimbrée à l'adresse de RTE à Villers-les-Nancy permettant de faciliter la possibilité pour le public de faire valoir ses observations.

Les 250 exemplaires restants ont été remis aux communes pour une mise à disposition en mairie et distribués lors des réunions publiques et des rencontres avec des acteurs locaux.

Le site Internet du projet : www.raccordement-cigeo-rte.fr

Bien avant le lancement de la concertation, le projet de raccordement électrique de Cigéo était présenté sur le site internet de RTE.

A l'occasion de la concertation préalable du public et afin de faciliter l'accès aux informations et à la participation du public, RTE a réalisé un site Internet dédié au projet, dont l'adresse est www.raccordement-cigeo-rte.fr.

Mis en ligne 2 semaines avant le début de la concertation, le site comprend 3 rubriques :

- **Une page d'accueil** donnant accès aux documents en téléchargement ;
- **Une page de contribution** où chacun pouvait déposer ses remarques et questions pendant toute la durée de la concertation ;
- **Une page « foire aux questions »** regroupant les questions déjà posées et les réponses de RTE.

L'appui de l'Andra pour la mobilisation du public

Au cours des dernières années, l'Andra a noué des relations étroites avec les habitants du territoire, certains souhaitant être tenus au courant de la concertation. L'Andra a relayé les informations de RTE auprès de ses contacts, participant ainsi efficacement à la mobilisation du public.

Le dispositif de concertation

RTE et le garant de la concertation ont proposé un dispositif tenant compte du contexte local du projet et des objectifs poursuivis.

La réunion publique de lancement

Programmée **le 13 janvier** 2020 à 18h15 à la salle Bellevue de Bure, elle consistait en une présentation générale du projet et de la concertation (par le garant, les représentants de l'Andra et l'équipe projet et la direction régionale de RTE), puis en un échange avec le public.
Le compte-rendu de cette réunion a été publié par RTE, sur le site internet précité dédié au raccordement électrique de Cigéo.

La présence de l'Andra aux réunions publiques

Le directeur du centre Meuse Haute-Marne de l'Andra, David Mazoyer, était présent aux réunions publiques. Il est intervenu lors de la première réunion pour rappeler les attentes de Cigéo vis-à-vis du raccordement électrique et a pu répondre aux questions des participants concernant le projet Cigéo.

La visite des sites

Le 28 janvier 2020, l'équipe projet de RTE, le garant accompagnés d'élus et d'habitants du territoire ont parcouru les 6 sites d'implantation potentielle du poste électrique 400 000/90 000 volts.

Plus qu'une simple présentation des sites par RTE, ces visites ont permis aux participants d'exprimer leur ressenti et d'apporter au maître d'ouvrage leur connaissance des lieux.

La visite des sites : une demande du garant

Visiter les 6 sites n'était pas initialement prévu au programme de la concertation. Au cours de ses échanges préliminaires avec le territoire, le garant a mis en évidence l'importance centrale de la comparaison des 6 sites. Cela s'est confirmé lors de la réunion de lancement. A l'issue de cette réunion, le garant a donc demandé l'organisation de cette visite par RTE qui l'a acceptée.

La réunion publique de clôture

Le 12 février 2020, la concertation s'est achevée par une réunion de clôture, organisée à 18h15 à la salle Bellevue de Bure.

Après un bref rappel du projet, la réunion s'est concentrée sur les réponses aux questions posées par les participants durant le mois écoulé (cf partie 2). Cette réunion s'est également déroulée en présence de l'Andra et du garant qui est intervenu en fin de réunion pour dresser un premier bilan de la concertation.

Le compte-rendu de cette réunion a été publié par RTE, sur le site internet précité dédié au raccordement électrique de Cigéo.

La salle Bellevue, à Bure, au cœur du territoire concerné par le projet

La participation en mairie, dématérialisée et par courrier

Pendant toute la durée de la concertation, le public disposait – en complément des 3 temps d'échanges précités - de plusieurs moyens d'expression :

- **La plateforme numérique de contribution** sur le site de la concertation ;
- **Le feuillet de réponse et l'enveloppe prétimbrée** distribuées en boites aux lettres des habitants des cinq communes de l'aire d'étude ;
- **Les registres** déposés dans les mairies des cinq communes de l'aire d'étude ;
- **L'envoi de contributions directement au garant,** par e-mail ou par courrier.

Ces moyens de participation étaient présentés dans tous les documents de la concertation, notamment dans l'avis de concertation affiché en mairies et publié dans certains journaux.

La participation à la concertation

Repères sur la participation

Dans le contexte d'une aire d'étude de très faible densité (un peu plus de 500 habitants sur les 5 communes), avec donc une population réduite, **la mobilisation du public a été forte en proportion et diversifiée en profils de participants**. Elle témoigne d'une culture de la concertation acquise dans le cadre du projet Cigéo et d'un véritable intérêt pour les questions soulevées par le projet de RTE.

La participation en chiffres

Réunion publique de clôture, le 12 février 2020 à Bure

Profil des participants

Les participants à la concertation, dans leur quasi-totalité, résident dans l'aire d'étude. Ils sont donc de **potentiels riverains des futurs équipements électriques**, dont le regard est particulièrement intéressant sur des questions telles que l'intégration paysagère, le cadre de vie et l'impact sur l'activité agricole.

RTE tient également à saluer **la mobilisation des élus** de Bure, Mandres en Barrois et Saudron mais aussi des communes environnantes. Ceux-ci ont été nombreux à participer aux deux réunions publiques. La règle dans une concertation préalable est que chaque avis argumenté soit pris en compte de la même manière ; RTE et le garant ont veillé à ce principe. Cette mobilisation des élus est néanmoins un point à souligner dans la mesure où ils auront un rôle particulier à jouer dans la poursuite des échanges entre RTE et le territoire.

Les réunions publiques ont témoigné d'une diversité d'âges et de profils des participants : élus, agriculteurs, habitants des villages, opposants au projet Cigéo... La profession agricole, représentante d'une activité importante sur le territoire, s'est également mobilisée. Là aussi, cela constitue un atout pour éclairer le projet sur certains aspects pratiques (qualité des terres, utilisation des chemins d'exploitation, modalités des travaux…).

Les thèmes de la concertation et les réponses de RTE

Le dossier de concertation du maître d'ouvrage, en plus d'expliquer la nature et les enjeux du projet, propose au public un cadre de réflexion. Ainsi, plusieurs sujets d'échanges ont été proposés au public dans ce dossier, qui ont reçu plus ou moins d'attention de la part du public :

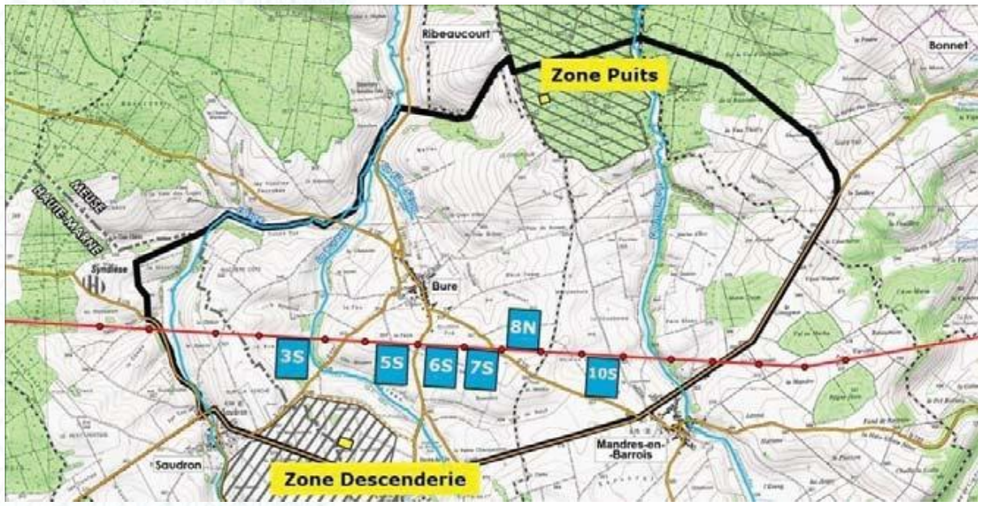
Thème présent dans le dossier de concertation	Traitement par le public
Implantations potentielles du poste électrique	Sujet prépondérant
Visibilité du poste et intégration paysagère	Sujet prépondérant
Effets sur le cadre de vie	Régulièrement abordé
Effets sur l'activité agricole	Régulièrement abordé
Historique du projet et lien avec le projet Cigéo	Régulièrement abordé
Retombées fiscales du projet pour la collectivité	Abordé
Modalités du chantier et travaux	Abordé
Usages du poste électrique pour l'économie locale	Abordé
Effets sur l'emploi local en phase travaux	Abordé
Modalités de concertation et de suivi du projet	Abordé
Solution technique proposée pour le raccordement	Abordé
Effets sur les milieux physiques et naturels	Abordé
Travaux de sécurisation et de renforcement de la ligne à 400 000 volts Houdreville-Méry	Abordé

Ce chapitre développe les principaux thèmes abordés au cours de la concertation et les réponses apportées par RTE.

1/ La localisation du poste électrique 400 000/90 000 volts

RTE a décrit et proposé au public 6 implantations potentielles pour le poste électrique 400 000/90 000 volts. Ce sujet a été le thème le plus fréquemment évoqué au cours de la concertation, au travers de plusieurs thématiques :

1. L'éloignement des habitations
2. L'intégration paysagère
3. La qualité des terres agricoles
4. La mise en sécurité du poste électrique
5. La préservation de l'environnement
6. L'environnement sonore du poste
7. La localisation des liaisons souterraines



Les 6 sites d'implantation proposés pour le poste 400 000/90 000 volts

1.1 - L'éloignement des habitations

Les habitants des bourgs concernés, et notamment de Bure, ont fait part de leur souhait d'éloigner autant que possible le futur poste 400 000/90 000 volts des habitations, et d'en limiter la visibilité. Dans de nombreuses contributions, ils ont exprimé leur préférence pour la localisation 3S, celle qui est la plus à l'ouest de l'aire d'étude.

LA POSITION DE RTE

A la demande du garant de la concertation et des participants, RTE a apporté lors de la réunion de clôture des précisions sur les distances entre les 6 implantations possibles et les bâtiments d'habitation ou d'élevage les plus proches.

L'implantation 3S est apparue comme l'un des meilleurs compromis : éloignée de Bure, de Mandres-en-Barrois et Saudron, elle profite également d'un dénivelé naturel du terrain et de boisements favorisant son intégration paysagère depuis l'ensemble des bourgs.

Comme le public l'a identifié, la distance entre le poste et les habitations est une mesure de réduction des impacts à prendre en compte en priorité dans le choix de l'implantation du poste. RTE en tiendra compte dans la définition de son projet.

1.2 - L'intégration paysagère

Au même titre qu'un éloignement, les participants ont demandé à RTE de veiller à ce que la visibilité du poste soit réduite depuis les habitations. Pour cela, ils demandent à RTE de privilégier les localisations vers les fonds de vallons – et notamment la position 3S - et d'apporter par la suite des précisions sur l'intégration paysagère du poste électrique selon l'implantation retenue.

LA POSITION DE RTE

La visite des sites organisée le 28 janvier a été l'occasion de constater collectivement les différences de visibilité des zones habitées depuis les 6 sites proposés. RTE a pris note de la moindre visibilité de la position 3S constatée par les participants.

En ce qui concerne les modalités d'intégration paysagère, RTE a présenté au cours de la concertation son approche et des exemples de réalisations. Il est cependant difficile d'aller plus loin dans la description de ces mesures tant que la localisation n'est pas connue. Le territoire restera associé à la définition des mesures d'intégration paysagère après le choix de la localisation et des photomontages seront réalisés.

1.3 - La qualité des terres agricoles

Des participants ont mis en avant les différents niveaux de qualité des terres entre les implantations. Ils mettent en avant la bonne qualité agronomique des terres dans les secteurs des implantations 6S, 7S et 8N, et demandent de privilégier le secteur 3S, considéré comme de moindre qualité pour l'exploitation agricole.

LA POSITION DE RTE

Quelle que soit l'implantation retenue, la consommation foncière du poste sera la même. En effet, la superficie du poste reste sensiblement identique, et chaque emplacement bénéficie de chemins d'accès existants.

L'enjeu agricole concerne donc la qualité des terres. Les données en notre possession ne permettaient pas de mettre en évidence des différences majeures entre les différents sites, tous proches les uns des autres.

Toutefois, la qualité agronomique peut varier, comme l'ont fait remarquer des participants. Les témoignages d'agriculteurs au cours de la concertation concordaient des valeurs des terres moins intéressantes sur le site 3S que sur les autres. En cela, la concertation a permis d'éclairer RTE sur cet aspect. RTE intègre donc cet élément, tout en poursuivant le travail avec le monde agricole.

Exemple de paysage agricole à proximité de la ligne 400 000 volts.

1.4 - L'enjeu Sécurité

Au cours de la concertation avec les élus, les services de l'Etat et les associations (concertation dite « Fontaine ») entre 2014 et 2016, des doutes avaient été émis sur la possibilité de sécuriser certaines implantations potentielles du poste. La position 3S avait notamment été écartée sur ce critère. Les participants, et notamment les maires qui avaient pris part à la concertation Fontaine, ont donc interrogé RTE sur la compatibilité de ce site avec les exigences de sécurité du projet Cigéo.

LA POSITION DE RTE

Il est vrai que la sécurité des sites est un critère important. Pour cette raison, RTE a saisi la Préfecture à ce sujet en amont de la concertation. Sur avis des services de gendarmerie, la Préfecture a donné son accord sur les 6 sites proposés à la concertation publique.

1.5 - La préservation de l'environnement

Les questions relatives aux milieux physiques et naturels ont été relativement peu abordées par le public. Toutefois, certains enjeux environnementaux, notamment liés aux milieux humides, ont été soulevés :

- Le traitement des pollutions accidentelles ;
- L'artificialisation des sols par la construction du poste électrique ;
- La zone de protection éloignée de la source de Rupt-aux-Nonains, dont une partie couvre la moitié ouest de l'aire d'étude ;
- La proximité de l'Ormançon pour le fuseau associé au site 10S.

LA POSITION DE RTE

RTE a décrit les principes de récupération des eaux pluviales et de traitement des pollutions accidentelles. Des bacs sont prévus pour récupérer les déversements accidentels et les renvoyer vers une fosse étanche, empêchant tout échange avec le milieu naturel.

Concernant l'artificialisation des sols, il est important de garder à l'esprit que le poste électrique n'est pas artificialisé dans sa surface totale. Seules les pistes de circulation entre les équipements et bâtiments sont imperméabilisées ; leur surface totale est de l'ordre d'un à deux hectares.

La zone de protection éloignée de la source de Rupt-aux-Nonains est identifiée mais ne fait l'objet d'aucune prescription particulière. Elle ne constitue donc pas un critère déterminant dans le choix des implantations. Sa présence pourra cependant donner lieu à des précautions particulières, si les services compétents en formulent la demande.

La proximité des cours d'eau est à prendre en compte dans le cadre des études de détail et pour la définition des mesures environnementales associées. Dans le cas de l'Ormançon, cela pourrait conduire à une réduction du fuseau associé à la position 10S, si cette localisation était retenue. De la même manière, RTE sera vigilant quant à la proximité de la Bureau avec les sites 3S et 5S. Toutefois, le public a également relevé l'intérêt paysager que représente l'implantation du poste dans une vallée, comme c'est le cas de l'emplacement 3S qui bénéficie des boisements et du dénivelé de terrain.

1.6 - Les effets des équipements sur l'environnement sonore

Les expressions des participants à la concertation au sujet de l'impact sonore des équipements étaient de 2 natures. D'une part, ils demandent un éloignement suffisant entre le poste électrique et les habitations pour réduire le niveau sonore perçu. D'autre part, ils attendent de RTE des précisions sur l'origine et le niveau du bruit.

LA POSITION DE RTE

Le premier point s'insère dans la réflexion sur le choix de localisation du poste. Il a été traité précédemment et a mis en avant le site 3S comme étant le meilleur compromis selon les participants. L'implantation dans la vallée et les boisements existants contribueront également à réduire son impact sonore.

Sur le deuxième point, RTE a détaillé la méthodologie de mesure et de modélisation des effets sonores au cours de la réunion de clôture. En réponse aux demandes du public, RTE a présenté des solutions techniques permettant de limiter la propagation du bruit tel que l'aménagement de loges pour les transformateurs. Des études plus précises seront réalisées à partir du site retenu.

Enfin, il est important de rappeler que RTE a l'obligation de se conformer à la règlementation technique applicable en matière d'émissions sonores.

1.7 - La localisation des liaisons souterraines

Des participants, notamment des agriculteurs, ont demandé à RTE de préciser le tracé des liaisons souterraines pour raccorder le futur poste 400 000 /90 000 volts aux postes de livraison de Puits et Descenderie.

Ils ont aussi mis en avant plusieurs demandes :

- Eloigner ces liaisons autant que possible des habitations et des bâtiments agricoles ;
- Associer la profession agricole et la mairie pour la recherche du tracé à partir du site retenu.

LA POSITION DE RTE

Le critère des liaisons souterraines n'a pas fait apparaître de différences notables entre les différents sites proposés, les longueurs étant similaires et l'environnement agricole identique.

La profession agricole locale sera consultée par RTE dans le cadre de l'identification des tracés de détail des liaisons souterraines, à partir du site retenu.

2/ Les thèmes génériques et transverses à tous les sites

La concertation a permis au public de partager avec RTE certains sujets génériques à ce type de projet et sans effets sur les sites d'implantation proposés :

1. Les champs électromagnétiques
2. L'indemnisation des incidences du projet de raccordement électrique sur l'activité agricole
3. La gestion du foncier agricole
4. L'utilisation des capacités électriques par le territoire
5. La fiscalité liée au projet de raccordement électrique
6. Le projet Cigéo
7. Le processus de décision
8. Le calendrier du projet de raccordement électrique.

2.1 - Les effets des champs électromagnétiques

Des remarques de deux natures ont été émises au sujet des champs électromagnétiques :

- Concernant le poste, les participants demandent de l'éloigner autant que possible des habitations.
- Concernant les liaisons souterraines, les participants s'inquiètent d'effets potentiels sur le bétail, très présent dans le secteur.

LA POSITION DE RTE

Sur le premier point, RTE a mis en évidence le respect strict des seuils de champs électromagnétiques recommandés. Il faut notamment retenir que l'implantation du poste ne va pas créer de champ électromagnétique nouveau par rapport au niveau actuellement constaté au droit de la ligne 400 000 volts Houdreville-Méry.

Sur le deuxième point, RTE conduit dans toute la France un important travail d'accompagnement, de pédagogie et de contrôle. En cas de demande d'un éleveur, RTE intervient à leur côté, dans le cadre de la démarche du groupe permanent pour la sécurité électrique en milieu agricole (GPSE).

Aussi, afin d'anticiper ces phénomènes de courants induits, RTE s'est engagé à travailler avec les exploitants agricoles locaux afin de définir des tracés de liaisons souterraines tenant compte, autant que possible, de la présence de stabulations.

2.2 - L'indemnisation des agriculteurs pour perte d'exploitation pendant les travaux

Pendant la durée des travaux de réalisation des liaisons souterraines, les agriculteurs n'auront pas la possibilité de cultiver une partie de leurs terres. Cependant, dès la fin des travaux, les terres sont remises à disposition des exploitants agricoles qui peuvent les cultiver sans délai

LA POSITION DE RTE

RTE confirme que des indemnisations sont mises en place à hauteur de la perte de culture, pour l'année des travaux, mais aussi pour une période pouvant aller jusqu'à 3 ans après les travaux.

Concernant les modalités de chantier pour les liaisons souterraines, RTE s'efforce de préserver la qualité agronomique des sols en respectant les couches du sous-sol lors de la création des tranchées pour l'enfouissement des câbles électriques.

2.3 - La gestion du foncier agricole

L'Andra ayant déjà entamé des démarches foncières, des propriétaires de parcelles agricoles voulaient connaître l'approche de RTE en la matière.

LA POSITION DE RTE

RTE a pour principe général de s'assurer de la maîtrise foncière de 100 % des parcelles nécessaires à la réalisation de ses postes. A contrario, les terrains où seront implantés les liaisons souterraines et les deux pylônes pour l'alimentation du poste seront uniquement grevés de servitudes sans changement de propriétaires

Les démarches foncières pourront s'engager lorsque l'implantation du poste sera arrêtée.

2.4 - L'utilisation des capacités électriques par le territoire

La disponibilité de puissance électrique sur le territoire peut constituer un facteur d'attractivité économique. Les participants ont demandé à RTE la manière dont cette puissance pourrait être mise à disposition du territoire.

LA POSITION DE RTE

Dans sa conception initiale, le poste 400 000 / 90 000 volts sera dimensionné pour fournir une puissance de 210 MW : 110 MW pour répondre aux besoins de l'Andra, et 100 MW supplémentaires mis au service du territoire.

Si cette capacité du poste s'avérait insuffisante dans les années à venir, il est possible d'ajouter de nouveaux transformateurs.

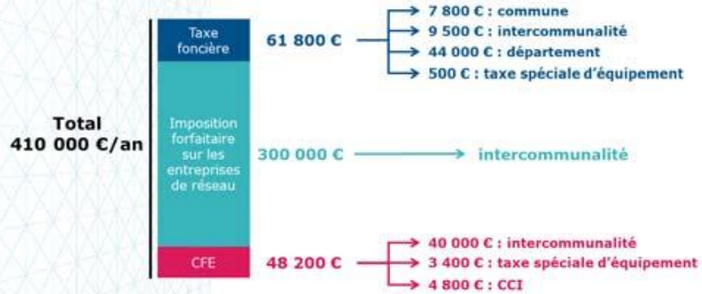
2.5 - La fiscalité liée au projet

Les habitants et les élus du territoire voulaient connaître en détail la répartition de la fiscalité entre les territoires. Ils ont également mis en avant la nécessité d'apporter une contrepartie financière aux nuisances liées aux équipements électriques.

LA POSITION DE RTE

RTE a présenté une répartition précise des 410 000 € estimés de fiscalité annuelle liée à la présence des nouvelles installations électriques. Cette répartition figure dans le diaporama de la réunion de clôture (voir schéma ci-dessous).

En complément des mesures de réduction et de compensation d'impact qui seront prises dans le cadre du présent projet, RTE prévoit également le financement d'un « Programme d'Accompagnement de Projet » conformément au Contrat de Service Public (CSP) signé avec l'Etat.
Il sera élaboré avec les territoires, sous l'autorité de la Préfecture. Son montant de 160 000 euros sera réparti sur le territoire impacté par le projet. Ce PAP permet de financer des projets locaux portés par les communes.



Répartition de la fiscalité

2.6 - Le projet Cigéo

Bien que la concertation porte exclusivement sur les équipements relatifs à RTE, certains participants ont évoqué au cours des réunions publiques le projet Cigéo porté par l'Andra, en s'interrogeant sur son opportunité.

LA POSITION DE RTE

Il n'appartient pas à RTE de se prononcer sur le projet Cigéo. Ce projet a fait l'objet de débats publics et l'Andra poursuit une démarche de concertation, avant les enquêtes publiques de la DUP de Cigéo et des différentes demandes d'autorisation administrative.

Présents lors des réunions publiques, les représentants de l'Andra ont eu l'occasion de répondre à ces questionnements.

RTE intervient sur ce dossier à la demande de son client, l'Andra, et réalisera les équipements électriques dans les conditions demandées par l'Andra et conformément au processus d'autorisation. .

2.7 - Le processus de décision suite à la concertation préalable avec le public

A plusieurs reprises, les participants ont demandé des clarifications à RTE sur la prise de décision concernant la localisation du futur poste électrique 400 000/90 000 volts: qui prendra cette décision ? à quelle échéance ?

LA POSITION DE RTE

Comme ses représentants l'ont indiqué au cours des réunions publiques, RTE assumera ses responsabilités de maître d'ouvrage du projet de raccordement en proposant au Préfet le site préférentiel d'implantation du poste issu des études et de la concertation.

Le mécanisme détaillé de prise de décision est précisé dans le chapitre suivant « enseignements de la concertation ».

2.8 - Le calendrier du projet de raccordement

Le projet étant conçu pour l'alimentation du projet Cigéo, des participants veulent s'assurer que les travaux du poste ne débuteront pas avant la confirmation définitive de la réalisation du centre de stockage profond.

LA POSITION DE RTE

RTE a rappelé les conditions de réalisation du projet de raccordement :

- *Il faut compter 30 mois entre le démarrage des travaux et la mise en service du poste électrique.*
- *C'est au client, l'Andra, d'indiquer à RTE à quelle échéance il aura besoin de cette alimentation électrique.*

Les enseignements de la concertation

Les apports au projet

Une solution technique confirmée

Le principe d'implantation d'un poste de transformation électrique 400 000/90 000 volts et de ses liaisons de raccordement pour garantir l'alimentation électrique du site de Cigéo faisait partie des hypothèses de départ de la concertation.

Ce choix technique n'a jamais été remis en cause par le public à l'occasion de cette concertation, ni lors des réunions et rencontres in situ, ni dans les contributions dématérialisées.

Une hiérarchisation des critères de localisation du poste…

La concertation a fait ressortir 2 critères prépondérants aux yeux du public pour la localisation du poste :

- éloignement des habitations
- et réduction de la visibilité.

… qui conduit RTE à proposer la position « 3S »

En matière d'éloignement : le public a mis en avant les avantages du 3S. Les données de RTE concordent avec le ressenti du public.

Visibilité : le public a souligné la moindre visibilité du 3S. RTE confirme, sur la base notamment des observations.

Qualité des terres agricoles : les éléments recueillis auprès des agriculteurs locaux mettent en évidence un moindre impact sur la position 3S.

Sécurité : Préalablement à la concertation, les 6 sites proposés ont été validé par les services de la gendarmerie et par la préfecture. Le public n'a pas souhaité faire de la sécurité un critère discriminant mais veut s'assurer que chaque site est conforme.

Environnement : les études ont mis en évidence des points de vigilance qui s'appliquent aux 6 localisations. En dehors de points de vigilance sur les cours d'eau, le public n'a pas relevé de différences notables entre les 6 options.

Environnement sonore : RTE s'est engagé à préserver l'environnement sonore. L'éloignement des habitations constitue le meilleur moyen d'évitement des effets sonores. L'augmentation de la distance entre le poste et les habitations est un facteur positif, ce qui plaide pour la position 3S.

Localisation des liaisons souterraines : des motifs de vigilance communs à toutes les options ont été mis en évidence. Quelle que soit l'option retenue, des principes ont été établis et leur mise en application fera l'objet d'échanges avec les publics concernés, notamment le monde agricole.

Au cours de la concertation préalable avec le public, RTE a reçu 29 contributions écrites dont 23 concernant le site du poste 400 000/90 000 volts (notamment celles des maires de Saudron, de Mandres-en-Barrois et de Bure) s'exprimant unanimement en faveur du site 3S.

Au vu de ces différents critères, de leur hiérarchisation, des contributions émises par le public, de la visite des 6 emplacements proposés organisée par le garant et des diverses études réalisées jusqu'à ce jour, RTE se rapprochera de la Préfecture de la Meuse afin de lui proposer de retenir l'emplacement 3S privilégié lors de la concertation, en tant qu'emplacement de moindre impact et d'en faire la référence pour la suite des études et de la concertation.

Les attentes et la poursuite de la concertation

Les engagements de RTE

Intégration paysagère du poste

D'ici à l'enquête publique, dès que le choix de la localisation aura été déterminé par le préfet de la Meuse, RTE étudiera les mesures d'intégration paysagère du poste 400 000/90 000 volts. Celles-ci figureront dans le dossier d'enquête publique. Des photomontages seront réalisés et présentés au public.

Localisation des liaisons souterraines

Elle sera définie en lien avec les élus et le monde agricole, à partir de la localisation du site du poste, et selon les principes cités dans ce document.

Gestion du foncier agricole

Les négociations relatives à la maîtrise foncière du poste électrique s'engageront entre RTE et les propriétaires et exploitants des parcelles en relation avec la chambre d'agriculture.

Principes d'indemnisation du monde agricole

RTE dispose de principes généraux d'indemnisation pour la réalisation de liaisons souterraines. RTE en propose une déclinaison spécifique au projet. Ils seront proposés aux exploitants agricoles avec la chambre d'agriculture.

Transparence sur le bruit et les champs électromagnétiques

La confirmation de la localisation du poste permettra une modélisation précise des effets du poste et des liaisons souterraines en matière de bruit et de champs électromagnétiques. Les résultats de ces études seront partagés de manière claire avec le public.

Retombées locales du projet

La construction du projet doit pouvoir profiter au tissu économique local. Un dispositif sera mis en œuvre par RTE en amont pour mobiliser au mieux les entreprises locales, dans le respect des règles du code de la commande publique.

Modalités et durée des travaux

Le moment venu RTE apportera des précisions sur le phasage, la méthodologie et les mesures d'accompagnement des travaux. Les itinéraires des convois devront notamment être exposés.

Ces éléments seront présentés au public préalablement au démarrage des travaux et lorsque les entreprises chargées des travaux seront désignées. Ces entreprises seront associées à la communication avec le grand public.

RTE associera les acteurs du territoire à ces réflexions

RTE associera les acteurs concernés à la poursuite de la concertation sur les 6 points précités. En fonction des sujets, cette concertation pourra s'adresser au grand public dans son ensemble, ou à des publics spécifiques : élus locaux, exploitants agricoles, chambre d'agriculture, riverains directs….

Les relations avec le grand public

L'enquête publique, un temps d'expression essentiel

Le projet RTE fera l'objet d'un nouveau temps de concertation règlementaire au moment de l'enquête publique. Celle-ci se déroulera dans le cadre de l'instruction de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP), sous l'autorité d'une commission d'enquête neutre. Elle permettra au grand public de s'exprimer à nouveau sur la base d'un projet détaillé, décrit dans l'étude d'impact.

Le continuum de la concertation avec le public : une relation suivie via le site internet et deux temps de partage en amont de l'enquête publique et du chantier

Comme vu précédemment, plusieurs thèmes nécessitent la poursuite des échanges entre RTE et les publics, et tout particulièrement :

- La localisation technique du projet
- L'intégration paysagère du poste
- La définition précise du tracé au sein du fuseau
- L'organisation des modalités du chantier.

Cette information et ces échanges passeront par le site Internet : www.raccordement-cigeo-rte.fr, fil conducteur du projet qui sera maintenu et mis à jour. Il permettra une relation suivie et régulière avec le public tout au long du projet.

Deux temps de partage sur les 4 thèmes précités, seront proposés en amont des principales étapes du projet :

- **en amont de l'enquête publique,** durant la phase de poursuite de la conception du projet, afin que le public soit parfaitement informé de son avancement ;
- et **en amont du chantier** afin de permettre à RTE et aux entreprises de travaux d'anticiper les attentes des riverains et habitants et d'adapter au mieux les modalités du chantier.

RTE sollicitera par ailleurs un écologue pour suivre la mise en place effective des engagements pris tant dans la phase de préparation du chantier que dans la phase de réalisation.

2.4.5 Bilan et enseignements de la concertation SNCF Réseau sur la mise à niveau de la ligne ferroviaire Nançois-Tronville/Gondrecourt-le-Château

MODERNISATION DE LA LIGNE DE FRET
NANÇOIS-TRONVILLE – GONDRECOURT-LE-CHÂTEAU

BILAN DE CONCERTATION

Septembre 2021

SNCF RÉSEAU

SOMMAIRE

1. LE PROJET 5

1.1 LE CONTEXTE DU PROJET 5

a. Un projet lié à celui du centre de stockage Cigéo
b. Les objectifs du projet
c. Les partenaires du projet

1.2 LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET 7

a. Le programme de travaux
b. Le devenir des passages à niveaux
c. L'intégration du projet dans son environnement
d. L'organisation des travaux envisagée
e. Les procédures nécessaires
f. Le calendrier
g. Le coût du projet et son financement

2. LA DÉMARCHE DE CONCERTATION PRÉALABLE 10

2.1 LE CADRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE 10

a. Le cadre juridique de la concertation
b. Une concertation sous l'égide de garants
c. Les échanges préalables avec le territoire
d. Les objectifs et les thèmes de la concertation
e. Le périmètre de la concertation

2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION 12

a. Le dossier de concertation et son annexe sur les passages à niveau
b. L'affichage dans les communes
c. La diffusion d'un dépliant dans les boîtes aux lettres
d. Une page-projet sur le site internet de SNCF Réseau
e. La diffusion d'un motion design
f. Communiqués et annonces presse

2.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION 16

a. Des réunions et ateliers thématiques
b. Un coupon T
c. Un espace de contribution sur la page-projet
d. Une adresse-mail dédiée
e. Des registres publics en mairies
f. Un numéro de téléphone dédié
g. Une enquête téléphonique complémentaire

3 LE BILAN DES AVIS EXPRIMES 19

3.1 LE BILAN QUANTITATIF 19

3.2 LE BILAN QUALITATIF 20

3.3 LA SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS 22

a. Les caractéristiques du transport 22
Les nuisances, le bruit et les vibrations
La taille des trains, la durée de leur passage, leur fréquence
Autres remarques diverses

b. Les aménagements d'ouvrages d'art et de passages à niveau 25
Les passages à niveau
Les ouvrages d'art
Les travaux d'entretien de la ligne

c. La sécurité et la sûreté 29
Le risque radiologique
La sécurisation de la voie

d. Les risques liés à l'environnement de la ligne 32

e. Les enjeux territoriaux 33
L'activité fret
La réouverture souhaitée au trafic voyageurs
Les enjeux foncier-immobilier
Interface avec un projet routier

f. La méthodologie de travaux et les nuisances associées 36

g. La concertation préalable 37
L'opportunité et les objectifs de la concertation
Les modalités de concertation
Les suites à donner

h. Le contexte Cigéo 39

4 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PREALABLE 41

5 LES ENGAGEMENTS DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE 42

6 LES ANNEXES 45

a. Les comptes rendus des ateliers et réunions 46

b. Les contributions reçues 114

c. Les avis en ligne 159

d. Les articles de presse 164

1. LE PROJET

1.1 LE CONTEXTE DU PROJET

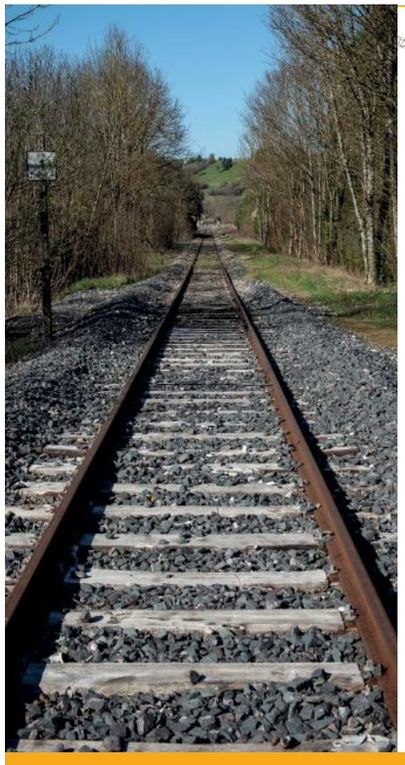
a. Un projet lié à celui du centre de stockage Cigéo

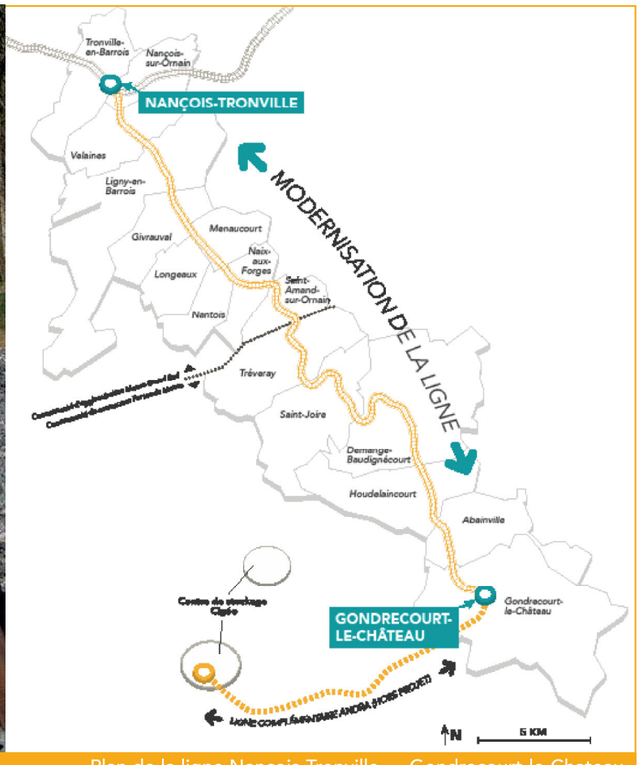
Le projet de modernisation de la ligne de fret Nançois-Tronville – Gondrecourt-le-Château est issu du débat public organisé en 2013 par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et par l'Agence nationale de gestion des déchets radioactifs (Andra) sur le projet Cigéo, situé sur les communes de Bure et de Saudron dans la Meuse (55) et la Haute-Marne (52).

Pour rappel, le projet Cigéo consiste à créer un centre de stockage en formation géologique profonde 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.

Une des conclusions du débat public Cigéo de 2013 a été de privilégier le transport ferroviaire pour la construction puis pour la desserte du centre de stockage, afin de limiter les risques d'accidents routiers et les impacts liés au trafic poids lourds.

La solution préconisée a été de s'appuyer sur la ligne ferroviaire existante avec l'objectif de la moderniser.





Plan de la ligne Nancois-Tronville — Gondrecourt-le-Chateau

b. Les objectifs du projet

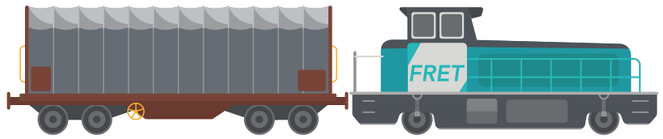
La modernisation de la ligne ferroviaire répond directement aux enjeux de l'Andra, qui sont de permettre à des trains de fret d'arriver jusqu'à la gare de Gondrecourt-le-Château sans rupture de charge, à la vitesse de 40 km/h. Au-delà de Gondrecourt, les convois seront pris en charge par une Installation Terminale Embranchée (ITE) de 14 km, construite par l'Andra.

- ### Faciliter la construction du centre de stockage

  Avant même sa mise en service, le centre de stockage Cigéo - s'il est autorisé - comporte un besoin de transport pour l'acheminement de ses matériaux de construction. Ce besoin est évalué à 6 passages de train au maximum par jour.

- ### Desservir le centre de stockage en phase opérationnelle

  Une fois que le centre de stockage sera opérationnel, la ligne ferroviaire sera utilisée pour le transport des colis de déchets radioactifs et l'acheminement des matériaux de construction pour la poursuite des travaux en parallèle de l'exploitation. Au démarrage du stockage, les flux sont estimés à environ 8 trains de colis de déchets par an. Ensuite, en milieu de période d'exploitation, le flux s'intensifierait... pour atteindre 76 trains de colis de déchets par an, soit une moyenne d'environ 6 trains par mois. Les convois de matériaux représenteront quelques trains par mois. Au transport de déchets radioactifs s'ajoute le transport de marchandises qui est estimé en phase d'exploitation à 1 à 2 trains par semaine



- ### Renforcer le maillage ferroviaire du territoire

  La ligne pourrait également bénéficier à des entreprises du secteur autres que l'Andra. Elles auraient la ligne à disposition pour 1 à 2 trains par jour (la ligne offre la possibilité de 8 mouvements par jour, et si les transports pour l'Andra prennent 6 passages par par jour, il reste 2 passages par jour pour les autres activités).

  La modernisation de la ligne de fret Nançois-Tronville – Gondrecourt-le-Château permettrait ainsi de développer le fret ferroviaire et de reconnecter la vallée de l'Ornain au réseau ferré national.

c. Les partenaires du projet

Le projet est piloté par la Direction Territoriale Grand Est de SNCF Réseau, maître d'ouvrage, en étroite collaboration avec l'Andra, maître d'ouvrage du projet Cigéo.

L'Andra porte également le projet d'ITE devant relier Gondrecourt-le-Château au centre de stockage.

SNCF RÉSEAU

ANDRA
Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs

1.2 LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

a. Le programme de travaux

Les travaux prévus dans le cadre du projet de modernisation comportent plusieurs volets.

- ### Renouvellement de la plateforme et de la voie

  Du fait de son mauvais état, la ligne nécessite la réfection de la totalité de sa plateforme et de sa voie ferrée. Cette réfection sera entièrement réalisée dans l'emprise foncière existante en plusieurs étapes : dépose de la voie existante, terrassement, remplacement des rails, des traverses et du ballast, puis mise à niveau.

  L'objectif affiché par SNCF Réseau est de produire une installation robuste nécessitant une maintenance limitée.

- ### Rénovation des ouvrages d'art

  Deux types de travaux sont à prévoir sur une partie des 26 ouvrages d'art de la ligne :

  • des travaux mineurs relatifs à l'étanchéité, à la maçonnerie ou aux garde-corps (ponts-rails sur l'Ornain à Nançois, Demange-aux-Eaux, Gondrecourt…) ;

  • des travaux plus structurels visant soit une modification de gabarit (pour permettre le passage de convois agricoles notamment), soit une reconstruction partielle ou totale (pont-route de la RD 192 à Demange-aux-Eaux par exemple).

- ### Nouveaux systèmes de communication

  De nouveaux systèmes de communication (appelés transmetteurs) sont prévus aux quatre points d'embranchement de la ligne : gare de Nançois-Tronville, gare de Gondrecourt-le-Château, installations Vivescia. L'objectif est de permettre une augmentation des capacités de circulation de la ligne, avec la possibilité d'engager deux trains successivement en toute sécurité, après que le premier s'est engagé sur un embranchement protégé par un transmetteur.

- ### Mise en place et motorisation d'aiguillages en gare de Nançois-Tronville

  De nouveaux aiguillages sont nécessaires pour permettre aux trains de passer directement de la ligne Paris-Strasbourg à la ligne Nançois-Gondrecourt. Alors que la plupart des autres travaux sont prévus le jour, leur installation se fera obligatoirement la nuit car ils nécessitent de suspendre les circulations sur les voies.

b. Le devenir des passages à niveau

La ligne compte 59 passages à niveau actuellement. Pour d'évidents enjeux de sécurité, 22 devraient être supprimés et tous les passages à niveau conservés bénéficieront d'équipements parfaitement aux normes (barrières automatiques, platelages neufs).

Pour chaque passage à niveau supprimé, il existe deux solutions :

- soit la voie qui le traversait sera réorientée vers le passage à niveau le plus proche, impliquant dans certains cas la création de voies de rabattement parallèles à la voie ferrée ;
- soit la voie sera mise en impasse du fait qu'elle était très peu empruntée et qu'elle desservait des parcelles restant accessibles par un autre itinéraire.

c. L'intégration du projet dans son environnement

Chez SNCF Réseau, la prise en compte de l'environnement d'un projet est guidée par la méthodologie « ERC » : Eviter, Réduire, Compenser.

Les objectifs de cette méthodologie sont les suivants :

- renforcer la concertation et le dialogue avec les parties prenantes ;
- intégrer la dimension environnementale dans les pratiques ;
- intégrer des prescriptions relatives à la prise en compte du bruit dans la sélection des entreprises chargées des travaux ;
- réaliser un dossier « bruit de chantier ».

Ce processus nécessite, en premier lieu, de réaliser une analyse détaillée du contexte (état initial de l'environnement de la ligne, analyse des sources de bruit…). Ces diagnostics permettent ensuite au maître d'ouvrage de mettre en œuvre des mesures facilitant l'intégration du projet dans le territoire, en maintenant un dialogue constant.

d. L'organisation des travaux envisagée

La majorité des travaux nécessaires à la modernisation de la ligne interviendront de jour. Compte-tenu de leur ampleur, ils pourront occasionner des fermetures de voies routières temporaires, accompagnées de déviations allant de quelques jours à quelques semaines qui seront définies en concertation avec les acteurs locaux.

Dans le cadre de ses chantiers, SNCF Réseau aura besoin d'emprises foncières :

- pour installer ses bases vie et chantier à proximité de la ligne ;
- pour positionner des engins de chantier à proximité des ouvrages d'art ;
- pour réaliser les voies de rabattement liées aux passages à niveau supprimés.

Ce besoin d'emprises nécessitera de poursuivre le dialogue entamé dans le cadre de la concertation préalable avec les propriétaires fonciers.

e. Les procédures nécessaires

Deux procédures administratives, en cours ou à venir, s'appliquent au projet au cours de la prochaine phase d'études :

- **une procédure d'autorisation environnementale** intégrant une enquête publique et une évaluation environnementale, en cours, dont l'objectif est d'identifier les effets potentiels du projet au regard des enjeux environnementaux et de santé publique ; une première version de cette évaluation environnementale a déjà été versée au dossier de Déclaration d'Utilité Publique de l'Andra, et sera actualisée.
- **une procédure de déclaration de projet** en lien avec l'évaluation environnementale susvisée. Cette procédure pourrait être remplacée par une déclaration d'utilité publique si les besoins fonciers ne pouvaient être satisfaits à l'amiable.

f. Le calendrier du projet

Le projet de modernisation de la ligne étant une composante du projet Cigéo, son calendrier et sa réalisation dépendent de l'obtention des différentes autorisations administratives par l'Andra.

A ce jour, le calendrier projeté situe la poursuite des études et l'organisation des enquêtes publiques en 2022-2023. La période de travaux s'étalerait sur les années 2024 et 2025 pour une mise en service de la ligne fin 2025.

g. Le coût du projet et son financement

À ce stade des études, les travaux de modernisation de la ligne sont estimés à 120 millions d'euros hors taxes, entièrement financés par l'Andra.

2. LA DÉMARCHE DE CONCERTATION PRÉALABLE

2.1 LE CADRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

a. Le cadre juridique de la concertation

La concertation préalable sur le projet a été organisée au titre des articles L.121-17, L. 121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement.

Initialement prévue du 3 mai au 8 juin 2021, elle a été prolongée jusqu'au 28 juin 2021 pour permettre la tenue d'ateliers thématiques en présentiel. L'assouplissement des mesures sanitaires liées à la crise COVID 19 est en effet intervenu dans le courant du mois de mai.

b. Une concertation sous l'égide de garants

Par décision du 13 janvier 2021, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), sollicitée par SNCF Réseau, a nommé Messieurs Jean-Daniel Vazelle et Luc Martin garants de la concertation préalable pour garantir le respect du droit à l'information et à la participation des citoyens.

La Commission Nationale du Débat Public est une autorité administrative indépendante qui veille à la participation des citoyens dans le processus d'élaboration des projets. Dans le cadre de la concertation, les garants (MM. Vazelle et Martin) sont neutres et indépendants des porteurs de projet, et n'ont pas à prendre position sur le projet.

MM. Vazelle et Martin ont veillé à la diversité et à la pertinence du dispositif de participation mis en place pour le public, ainsi qu'à la qualité, à l'intelligibilité et à la sincérité des informations diffusées. Ils ont participé aux réunions de travail de SNCF Réseau ainsi qu'à la totalité des réunions et ateliers de la concertation.

c. Les échanges préalables avec le territoire

Dans le cadre du projet et pour préparer la concertation préalable, SNCF Réseau a entamé le dialogue avec les acteurs du territoire à partir du mois d'avril 2021.

Des réunions et rencontres ont eu lieu avec :

- Les élus de la Communauté d'agglomération Meuse Grand Sud
- Les élus de la Communauté de communes Portes de Meuse

De leur côté, les garants de la concertation ont réalisé des entretiens dès le mois de février 2021. Ils ont notamment échangé avec des élus locaux (Région Grand Est, Communauté de communes Portes de Meuse, Commune de Ligny-en-Barrois), avec le sous-préfet en charge du projet Cigéo et avec des acteurs économiques (Energic, Eurovia, Chambre d'Agriculture) et associatifs (Meuse Nature Environnement) afin de cerner les besoins et les attentes du territoire.

d. Les objectifs et les thèmes de la concertation

Les objectifs généralistes de la concertation préalable sont définis à l'article L.121-15-1 du code de l'environnement : « La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. »

La présente concertation a eu pour objectifs plus précis de :

- informer le public sur la nature du projet ;
- recueillir les avis et observations et répondre aux interrogations du public sur toutes les thématiques liées au projet ;
- enrichir la suite des études en intégrant au mieux les besoins et les attentes afin de finaliser le projet en vue de sa présentation aux enquêtes publiques.

Etant donné la nature du projet et ses liens étroits avec le projet Cigéo, trois sujets ont été retenus pour être approfondis en ateliers thématiques :

- la sécurité et la sûreté, en particulier liées au transport de déchets radioactifs ;
- les travaux de modernisation, leur programme, leur déroulement, les mesures destinées à limiter les nuisances ;
- les aménagements liés à la sécurisation/suppression de passages à niveau ainsi qu'au renforcement des ouvrages d'art.

e. Le périmètre de la concertation

La concertation préalable a été ouverte à toute personne intéressée grâce à un large éventail de moyens pour participer.

Elle visait en particulier les habitants des 16 communes traversées par la ligne ferroviaire :

- Tronville-en-Barrois
- Nançois-sur-Ornain
- Velaines
- Ligny-en-Barrois
- Givrauval
- Longeaux
- Menaucourt
- Nantois
- Naix-aux-Forges
- Saint-Amand-sur-Ornain
- Tréveray
- Saint-Joire
- Demange-Baudignécourt
- Houdelaincourt
- Abainville
- Gondrecourt-le-Château

Elle concernait également tous les acteurs du territoire : élus locaux, exploitants agricoles, représentants associatifs, acteurs économiques, etc.

2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION

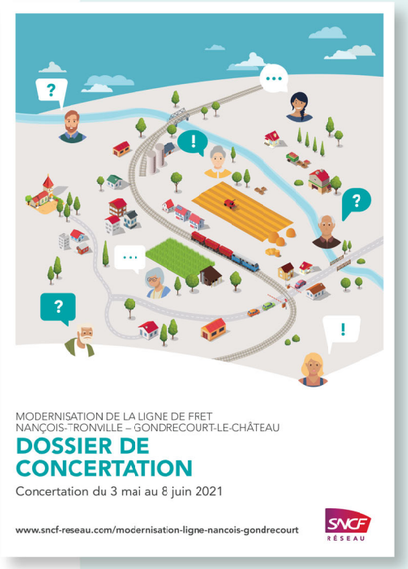
Une pluralité d'outils et de supports d'information a été mise en place dans le courant du mois d'avril 2021 afin de sensibiliser le public au projet et à la concertation préalable. Ce dispositif a été soumis par SNCF Réseau à l'approbation des garants.

a. Le dossier de concertation et son annexe sur les passages à niveau

Le dossier de la concertation a été réalisé puis diffusé à la fois en version numérique, sur la page internet du projet, et en version imprimée aux 16 communes de la ligne. Il présentait les tenants et aboutissants du projet (contexte, objectifs, caractéristiques, travaux…) de telle sorte que le public dispose d'une information globale et complète. Il annonçait également les différents rendez-vous et moyens de contribution de la concertation préalable.

En annexe du dossier de concertation, SNCF Réseau a souhaité détailler, dans un document à part, la situation et le scénario projeté pour l'ensemble des 59 passages à niveau.

Pour chaque passage à niveau, une carte a été élaborée pour visualiser les aménagements prévus et, en cas de suppression, la solution de rabattement envisagée.



Le dossier de concertation

L'annexe sur les passages à niveau

b. L'affichage dans les communes

Conformément à la réglementation, la concertation préalable a été annoncée localement par voie d'affichage.

Une première version d'affiche a été diffusée dans les mairies des 16 communes de la ligne. Puis, en cours de concertation, une nouvelle campagne a été décidée pour informer le public du changement de calendrier et de la tenue des ateliers « Aménagements » en présentiel. La seconde diffusion a alors été étendue aux commerces locaux des 16 communes traversées par la ligne.

Les 2 versions d'affiches 40x60 cm

c. La diffusion d'un dépliant dans les boîtes aux lettres

Un dépliant a été réalisé, imprimé et diffusé à plus de 4 000 exemplaires, correspondant à l'ensemble des boîtes aux lettres des foyers des 16 communes traversées par la ligne.

Outre une présentation succincte du projet et de la concertation, il comportait un coupon T permettant aux destinataires de renvoyer une contribution.

Le dépliant recto/verso

d. Une page-projet sur le site internet de SNCF Réseau

Une page dédiée au projet a été mise en ligne mi-avril 2021 sur le site internet de SNCF Réseau.

Elle constituait un espace de référence sur le projet car elle abritait :

- l'ensemble des documents ici décrits ;
- les comptes rendus et supports de chaque réunion et atelier thématique ;
- une foire aux questions d'une quarantaine d'items ;
- un formulaire permettant de déposer une contribution.

La page-projet du site internet

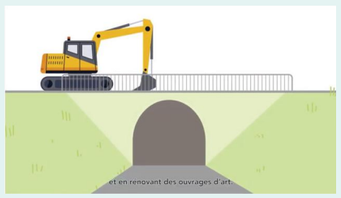
La page-projet reste accessible à l'adresse :

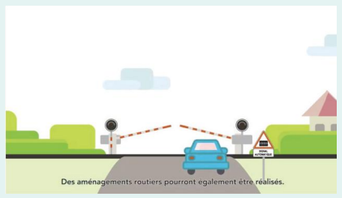
https://www.sncf-reseau.com/fr/modernisation-ligne-nancois-gondrecourt

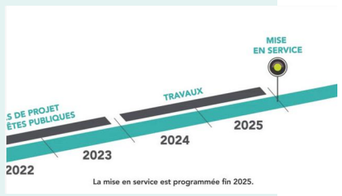
e. La diffusion d'un motion design

Un motion design a été réalisé afin de présenter les objectifs et caractéristiques du projet, de manière très synthétique et visuelle.

Cette vidéo, sous-titrée pour être accessible à tous, figure en ouverture de la page internet du projet.







f. Communiqués et annonces presse

SNCF Réseau s'est appuyé sur deux titres de presse régionale pour communiquer sur le projet et la concertation : « L'Est Républicain » et « Le Journal de la Haute-Marne ».

Deux communiqués de presse leur ont été adressés, un premier à l'amorce de la concertation, suivi d'un second pour annoncer sa prolongation. Ils ont donné lieu à la publication d'un article par « L'Est Républicain ».

En parallèle, deux annonces – correspondant à de l'achat d'espace publicitaire - ont été publiées dans les mêmes journaux sous la forme d'encarts de 1/8e de page.

Les 2 versions d'annonces presse

2.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION

a. Des réunions et ateliers thématiques

Pour permettre des échanges larges et ouverts sur tous les sujets, huit réunions et ateliers thématiques ont été organisés au total.

Compte-tenu du contexte sanitaire, les trois premiers rendez-vous se sont déroulés en visioconférence (via Zoom). Profitant de l'assouplissement des contraintes, les quatre ateliers relatifs aux aménagements ont ensuite pu être transformés en rencontres en présentiel avant une dernière réunion en visioconférence pour établir un bilan provisoire.

RÉUNION	DATE	HORAIRE
Réunion de lancement	4 mai 2021	18h/20h
Atelier thématique « Sécurité »	11 mai 2021	18h/20h
Atelier thématique « Travaux »	20 mai 2021	18h/20h
Ateliers « Aménagements » secteur Nord	10 juin 2021	10h/12h - 18h/20h
Ateliers « Aménagements » secteur Sud	15 juin 2021	10h/12h - 18h/20h
Réunion de bilan	28 juin 2021	18h/20h

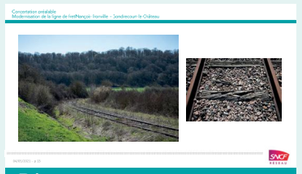
A chaque fois, les réunions se sont ouvertes sur une première partie de présentation/rappel du projet. Puis les propos se sont concentrés sur un thème, enrichi par la présence de spécialistes et d'experts internes ou externes à SNCF Réseau.

Au cours des ateliers Aménagements, la ligne et ses différents passages à niveau et ouvrages d'art ont été survolés en direct au moyen de Google Earth.

Chaque réunion a donné lieu à la réalisation d'un diaporama spécifique puis d'un compte rendu, tous deux ensuite mis en ligne sur la page internet du projet.

Réunions et ateliers

Diaporamas



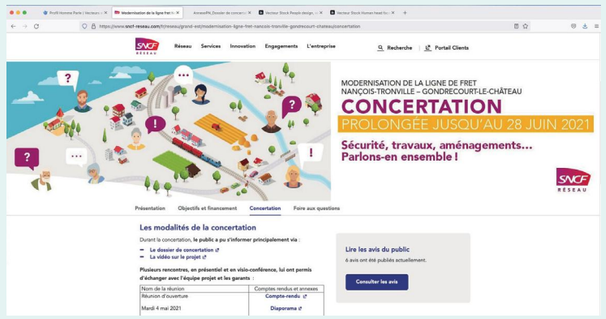
b. Un coupon T

Le dépliant d'information, boîté dans plus de 4 000 foyers, comportait un coupon T permettant de rédiger et renvoyer une contribution, une question ou simplement ses coordonnées.

c. Un espace de contribution sur la page-projet

La page internet du projet était dotée d'un formulaire de contribution. Une fois publiés, tous les avis ainsi que les réponses apportées par SNCF Réseau étaient visibles par tous les internautes.

L'espace de contribution



d. Une adresse-mail dédiée

Une adresse-mail a été créée spécifiquement pour la concertation, et diffusée sur l'ensemble des supports :

modernisation.nancois-gondrecourt@reseau.sncf.fr

Elle reste active après le 28 juin pour les personnes qui souhaiteraient contacter SNCF Réseau.

e. Des registres publics en mairies

Des registres publics ont été mis à la disposition du public dans chacune des 16 communes traversées par la ligne sur toute la durée de la concertation.

Registres

f. Un numéro de téléphone dédié

Afin d'offrir un outil supplémentaire d'information et de participation, mais aussi de proposer une solution alternative à la page internet pour s'inscrire aux ateliers en présentiel, SNCF Réseau a mis en place une ligne téléphonique :

0809 542 242 (prix d'un appel local).

Celle-ci était ouverte du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 14h à 17h.

g. Une enquête téléphonique complémentaire

Enfin, pour compléter le dispositif de participation, une enquête téléphonique a été menée auprès de 110 habitants des 16 communes de la ligne. Ce sont les numéros de téléphone répertoriés dans les Pages Blanches qui ont servi de base pour les appels. Pour assurer une bonne représentativité, l'équilibre du panel a été recherché sur les critères de parité et de localisation géographique.

RÉPARTITION DU PANEL PAR SEXE	EFFECTIF	%
Femmes	48	43,5
Homme	62	56,5

RÉPARTITION DU PANEL PAR COMMUNE	EFFECTIF	%
Abainville	6	5,5
Baudignécourt	2	1,8
Givrauval	6	5,5
Gondrecourt-le-Château	11	10,0
Houdelaincourt	7	6,4
Ligny-en-Barrois	10	9,1
Longeaux	3	2,7
Menaucourt	4	3,6
Naix-aux-Forges	4	3,6
Nançois-sur-Ornain	8	7,3
Nantois	4	3,6
Saint-Amand-sur-Ornain	5	4,5
Saint-Joire	9	8,2
Tréveray	10	9,1
Tronville-en-Barrois	11	10,0
Velaines	10	9,1

3. LE BILAN DES AVIS EXPRIMÉS

Le présent bilan de concertation rend compte de l'ensemble des contributions émises par le public entre le 3 mai et le 28 juin 2021 grâce au dispositif de participation décrit précédemment.

Pour la bonne compréhension des chiffres ci-après, est considérée comme « une contribution » l'intervention d'une personne sur un sujet par un des moyens de participation disponibles. Si une personne s'est exprimée sur plusieurs sujets distincts, en atelier de concertation par exemple, le nombre de contributions considéré est multiple. Par ailleurs, un même avis exprimé par plusieurs canaux est comptabilisé plusieurs fois.

3.1 LE BILAN QUANTITATIF

Les chiffres à retenir sont les suivants :

MOYEN DE PARTICIPATION	NOMBRE DE CONTRIBUTIONS RECUEILLIES
Réunions et ateliers en visioconférence	46
Ateliers « Aménagements » secteur Nord (en présentiel)	43
Coupons T	26
Ateliers « Aménagements » secteur Sud (en présentiel)	21
Page internet projet	6
Registres publics	5
Ligne téléphonique	5
Adresse-mail dédiée	4
Enquête téléphonique	110

A noter :

Sur la page internet du projet, l'onglet « concertation » a enregistré 1 441 visites et 1 069 visiteurs uniques, avec une durée de consultation moyenne de 3 minutes 21. En outre, plus de 600 actions de téléchargement ont été comptabilisées tous onglets et documents confondus.

Les 5 personnes qui ont utilisé la ligne téléphonique du projet l'ont fait exclusivement pour se renseigner sur l'accès à l'information et sur les modalités de participation. Les appels n'ont pas débouché sur l'expression de contributions.

L'enquête téléphonique visait 100 appels utiles et est montée à un total de 110 pour obtenir une représentativité optimale.

Les huit réunions et ateliers de concertation ont réuni près de 220 participants au total (intervenants compris) et généré 110 contributions orales ou écrites, par le biais de la messagerie lors des réunions en visioconférence. Au total la concertation préalable a enregistré 156 contributions (hors enquête téléphonique).

Sur la participation aux réunions et ateliers, on a observé une baisse du nombre de participants à chaque rendez-vous, à l'exception de la réunion de bilan.

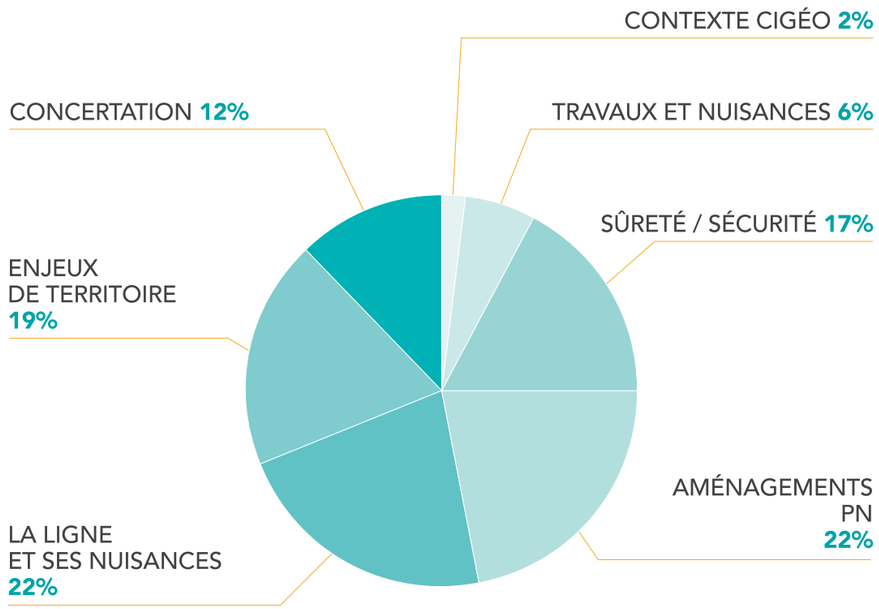
RÉUNION	PARTICIPATION
Réunion de lancement	65
Atelier thématique « Sécurité »	57
Atelier thématique « Travaux »	34
Ateliers « Aménagements » secteur Nord	23
Ateliers « Aménagements » secteur Sud	13
Réunion de bilan	26

3.2 LE BILAN QUALITATIF

Une très large majorité des contributions recueillies dans le cadre de la concertation témoigne d'une certaine méfiance et inquiétude du public vis-à-vis, non pas directement du projet de modernisation de la ligne ferroviaire, mais de sa finalité : le transport de déchets radioactifs destinés à Cigéo. Les avis explicitement défavorables au projet existent, mais ils sont minoritaires. Les avis explicitement positifs sont marginaux.

Ces éléments de contexte étant rappelés, les échanges qui se sont tenus dans le cadre des réunions et des ateliers ont montré l'intérêt des participants pour une diversité de sujets. Ce « besoin de savoir et de comprendre » est un point majeur du bilan qualitatif, tout comme ressort la volonté de discuter des aménagements au plus près du terrain, par exemple, ceux à définir autour des passages à niveau (PN).

A partir de l'analyse de chaque contribution, (hors enquête téléphonique, voir encadré page 21) voici les sept grandes thématiques qui sont ressorties au cours de la concertation :



Les tendances de l'enquête téléphonique

Deux raisons justifient que l'enquête téléphonique soit traitée à part dans ce bilan. D'une part, les avis obtenus ont été sollicités (ils ne sont pas spontanés). D'autre part, ils ont émané d'un questionnaire comportant une majorité de questions fermées, pour des raisons de facilité de mise en œuvre. L'expression des participants a donc été plus restreinte.

Ces précautions étant rappelées, il ressort les tendances suivantes :

- Les habitants des 16 communes ont connaissance du projet dans une très large majorité (85,5%).
- Leur perception du projet est plus négative (44,7 %) que positive (35,1 %) mais se révèle partagée, surtout si on considère la part des personnes interrogées pour lesquelles l'impact pour le territoire est neutre (16 %).

QUESTION 1 A	
Pensez-vous que ce projet est...	...plutôt **positif** pour le territoire 35,1%
	...**neutre** pour le territoire 16%
	...plutôt **négatif** pour le territoire 45,7%
	Je ne sais pas 4,3%

- La sécurité/sûreté de la ligne est la préoccupation numéro 1 pour les habitants, suivie par les aménagements des passages à niveau (54 %) et par les nuisances liées à la reprise de la circulation des trains (45 %).

	PAS IMPORTANT	PEU IMPORTANT	IMPORTANT	TRÉS IMPORTANT
Manière dont vont se dérouler les travaux pour les riverains	13%	11%	39 %	37 %
Sécurité / sûreté de la ligne	1%	4%	29 %	66 %
Développement économique du territoire	22%	11%	43 %	25%
Réaménagement des passages à niveau	7%	6%	33 %	54 %
Nuisances liées à la reprise de la circulation des trains	10%	17%	27 %	45 %

- 2 habitants interrogés sur 3 ont déclaré qu'ils ne comptaient pas participer à la concertation préalable organisée par SNCF Réseau.

QUESTION 4	OUI	NON
Comptez-vous participer à la concertation préalable ?	35,4%	63,6%

- Les réponses (ouvertes) à la question « Quelles sont les retombées que vous prévoyez ? » font ressortir deux grandes catégories de personnes : d'un côté, celles – nombreuses - qui sont inquiètes à la perspective que des trains de déchets radioactifs passent à côté de chez elles ; de l'autre, celles qui espèrent que la modernisation de la ligne de fret apportera un regain de dynamisme au territoire.

« On peut prévoir des créations d'emplois. »

« Je pense qu'on aura des retombées économiques, commerciales et démographiques. »

« Je suis contre ce projet puisque les trains vont transporter des déchets radioactifs qui sont dangereux pour la commune et les habitants. »

« On a un peu peur de la possibilité d'accidents, il faut trouver d'autres solutions. »

« J'ai peur des déchets au niveau de la pollution, de la santé et aussi pour l'agriculture. »

3.3 LA SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS

a. Les caractéristiques du transport

Une cinquantaine de contributions ont abordé le sujet des caractéristiques du transport ferroviaire qui prendra place sur la ligne modernisée.

On distingue deux catégories :

- **les questions d'ordre technique, relatives à la typologie des trains et au trafic ;**
- **les questions sur les nuisances générées par le trafic, en particulier les questions sur le bruit et les vibrations.**

Ce thème des caractéristiques du transport a été régulièrement abordé tout au long de la concertation.

Les nuisances, le bruit et les vibrations

Une participante, dans sa contribution par coupon T, a posé plusieurs questions :

« J'aimerais savoir combien de trains par jour vont passer derrière chez moi ? Est-ce uniquement pour vous (Cigéo) la voie-ferrée, ou avec d'autres entreprises ? À partir de quand ? Quand mettrez-vous un grillage pour les maisons qui ne sont pas enfermées ? Il est vrai que les trains font trembler les maisons proches de la voie ferrée ! Quels sont les désagréments que nous allons avoir ? Odeur ? Bruit ? »

Le maire de Menaucourt, a également évoqué le thème du bruit via une remarque déposée dans le registre papier de sa commune :

« Voir pour isoler les maisons situées à 1m50 de la voie ferrée afin que les habitants acceptent mieux le projet de modernisation de cette voie. »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Les caractéristiques de la ligne limitent le trafic ferroviaire à 8 circulations journalières. Lors des travaux du centre Cigéo, l'acheminement des matériaux de construction par voie ferroviaire représentera 6 passages de trains par jour au maximum. Une fois que le centre sera opérationnel, la ligne ferroviaire sera également utilisée pour le transport de colis de déchets (au démarrage du stockage des déchets radioactifs, les flux sont estimés à environ 8 trains par an les premières années puis ils augmenteront jusqu'à 76 trains par an en période d'exploitation). Au transport des déchets radioactifs s'ajoute le transport de marchandises qui est estimé en phase d'exploitation à 1 à 2 trains par semaine.

Les nouveaux équipements vont permettre de gagner plusieurs décibels par rapport aux circulations passées :
- longs rails soudés : ils ont pour effet de supprimer (sauf au niveau des aiguillages) les chocs et le « tac tac » qui étaient caractéristiques des anciens rails avec joints lors du passage des roues ;
- traverses en béton : elles diminuent les vibrations et le bruit ;
- épaisseur de ballast plus importante = elle permet d'absorber les vibrations et le bruit.

Par ailleurs, le remplacement de plusieurs ponts métalliques par des ponts en béton contribuera à faire diminuer le bruit au moment du passage des trains par élimination de la résonance entre le rail et les structures. Cette réduction peut être de l'ordre de 10 dB(A), correspondant à la sensation que le bruit a été divisé par deux.

La pose d'un grillage limitatif peut être envisagée dans les zones urbanisées et localement dans certaines zones nécessitant une sécurisation (habitation proche de la ligne, entreprise...). Mais il n'est pas prévu de clôturer la ligne sur tout le linéaire.

Les nuisances, le bruit et les vibrations (suite)

Lors de l'atelier Travaux, un participant a demandé si ***« les nouveaux matériaux utilisés lors des opérations de modernisation de la ligne permettront de réduire les nuisances sonores liées au passage de trains de fret ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : La future voie qui sera installée se composera de traverses en béton dotées de semelles en caoutchouc pour éviter les contacts béton/métal, atténuant ainsi le bruit. Par ailleurs, les tabliers remplacés sur les ponts-rails seront de composition similaire en amont et en aval de l'ouvrage, limitant également les nuisances.

Au sujet des vibrations, un participant s'est interrogé sur ***« de potentiels travaux d'insonorisation et anti-vibrations sur les habitations en bordure de ligne à Ligny-en-Barrois ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Les études menées n'ont identifié qu'une seule habitation pour laquelle les nuisances dépassent les seuils réglementaires. Dans ce cas, des aménagements acoustiques pourront être mis en place.

Concernant les vibrations, les travaux prévus et matériaux utilisés limiteront ces nuisances. Une étude vibratoire sera menée lorsque le projet sera plus avancé.

Malgré l'effet des mesures qui seront mises en place, il subsistera des vibrations résiduelles. Les vibrations causées par le passage des trains n'abîmeront toutefois pas le bâti.

Un autre participant a évoqué ***« la possibilité de limitation de la vitesse des trains pour limiter les vibrations ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : En zone urbaine, la vitesse sera déjà faible du fait de la présence de passages à niveau, ce qui limitera les vibrations.

Au contraire, un participant anonyme affirme : ***« Aucune gêne pour moi pour l'utilisation de cette ligne qui a bien servi auparavant. ».***

La taille des trains, la durée de leur passage, leur fréquence…

Une personne a questionné SNCF Réseau ***« sur le nombre de wagons que compte un train, et donc sur le poids total d'un convoi au regard, notamment, de la résistance des ouvrages d'art ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Le poids d'un wagon peut aller jusqu'à 157 tonnes, soit 22,5 tonnes par essieu, ce qui correspond à une charge classique. Les wagons, et en particulier leur nombre d'essieux, sont conçus pour assurer une bonne répartition de la masse totale. Cela explique le fait qu'il n'y ait pas de classification « transport exceptionnel » pour ce genre de convois.

Sur le nombre de wagons, des exemples de trains de ce type à destination de l'Allemagne se composent de 12 ou 13 wagons.

L'aptitude de chacun des ouvrages d'art à répondre à la charge attendue sera vérifiée par SNCF Réseau. En cas de besoin, des travaux de consolidation seront réalisés pour le ou les ouvrages concernés.

Un participant a souhaité connaître ***« le temps de passage de tout un train devant une maison ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Un train d'une centaine de mètres à 40km/h mettra 10 secondes à passer.

Une représentante de la CCI Meuse – Haute Marne a demandé ***« combien de temps prend le passage du train sur un passage à niveau, pour ce qui est notamment de l'impact sur la circulation routière ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Le temps habituel de fermeture d'un passage à niveau est de 30 secondes avant le passage d'un train. La réouverture se fait, quant à elle, dans la foulée du passage. On estime donc que le délai total d'attente pour un véhicule est d'environ 1 minute.

Toujours par coupon T, un contributeur a complété les interrogations précédentes :

« Combien par semaine / tous les jours de la semaine ? Vers quelle heure doit passer le train ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Les caractéristiques de la ligne limitent le trafic ferroviaire à 8 circulations journalières. Lors des travaux du centre Cigéo, l'acheminement des matériaux de construction par voie ferroviaire représentera 6 passages de trains par jour au maximum. Une fois que le centre sera opérationnel, la ligne ferroviaire sera également utilisée pour le transport de colis de déchets (au démarrage du stockage des déchets radioactifs, les flux sont estimés à environ 8 trains par an les premières années puis ils augmenteront jusqu'à 76 trains par an en période d'exploitation). Au transport de déchets radioactifs s'ajoute le transport de marchandises qui est estimé en phase d'exploitation à 1 à 2 trains par semaine.

Seule la Préfecture aura connaissance des horaires de passage de ces trains.

Autres remarques diverses

La question du mode de **propulsion des trains** est également régulièrement revenue lors des différentes réunions, comme en témoigne cette prise de parole lors de l'atelier Sécurité :

« Quel sera le mode de propulsion des trains circulant sur le ligne ».

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : La ligne n'étant pas électrifiée, les locomotives fonctionneront au diesel.

Une question et une remarque ont porté sur l'**enveloppe financière du projet** :

« Quels suppléments budgétaires SNCF Réseau envisage à ce stade, dans la mesure où le projet évolue ? » Ce contributeur indique que le projet Cigéo a lui-même ***« été multiplié par 10 »*** et qu'il est ***« très sensible à l'utilisation de l'argent public ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : L'enveloppe de 120 M€ correspond à l'estimation budgétaire actuelle. S'il devait y avoir une évolution du besoin budgétaire, celle-ci donnerait lieu à une négociation avec l'ANDRA.

b. Les aménagements d'ouvrages d'art et de passages à niveau

Avec 52 contributions, le thème des aménagements d'ouvrages d'art et de passage à niveau a été un autre thème de prédilection. Ces travaux ayant un impact direct sur le cadre de vie et les habitudes des riverains, ils ont suscité des questions dès la réunion d'ouverture pour se concentrer lors des ateliers qui leur étaient dédiés les 10 et 15 juin 2021 à Ligny-en-Barrois et Gondrecourt-le-Château.

Les passages à niveau

Sur ce sujet des aménagements, les avis sont souvent ceux d'élus, de riverains et d'usagers réguliers qui donnent leur point de vue sur un passage à niveau dont ils connaissent très bien les fonctionnalités actuelles.

Retenons quelques exemples :

A Houdelaincourt, au niveau des PN 64 et 63 supprimés avec rétablissement vers le PN 61, le maire a signalé ***« un angle très fermé au niveau d'une ferme, qui pourrait empêcher les agriculteurs de tourner. Un élargissement est à étudier. Cette proposition a été portée dans le registre de la commune »*** précise-t-il.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Le problème est déjà identifié par le bureau d'études Cerema et il en sera tenu compte dans les études à venir.

Les passages à niveau (suite)

Un ripage de la voie a été souhaité par la municipalité de Ligny-en-Barrois dans la traversée de la commune. Par ailleurs, ***« il est impératif de reconsidérer la suppression des passages à niveau piétons, et notamment la suppression du PN 7 bis reliant l'EHPAD à l'unité Alzheimer ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Le maintien d'un PN piéton n'est pas possible sur ce type de ligne, la réglementation l'interdit. Des discussions ont donc lieu avec la mairie. La ville a un projet de passage souterrain privé, réservé aux personnels de l'Ehpad. Le cheminement pour la promenade vers le port de plaisance se fera par le PN 10.

Les aménagements urbains, tels que les trottoirs, seront également à discuter et à mettre en oeuvre dans le cadre d'une concertation avec la ville.

Un autre participant à l'atelier Aménagements de Ligny-en-Barrois a relevé que ***« les voitures arrivant de Ligny-en-Barrois, pour tourner à gauche et traverser le PN 29, se mettent en danger en cas de fermeture du passage à niveau étant donné la faible longueur de la voie de croisement. Il n'y a pas la longueur pour qu'un semi-remorque ou un bus se mette en attente de la réouverture du PN ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Le bureau d'études Cerema n'a pas fait de recommandations à ce sujet puisque ces questions sont du ressort du gestionnaire de la voie départementale. Des discussions pourront avoir lieu avec le Département sur ce point.

Une personne a rappelé que ***« le PN 17 est dangereux, puisqu'un accident mortel s'y est déjà produit ».***

À Naix-aux-Forges, au sujet de la suppression du PN 27, le maire a précisé que ***« ce PN est le seul moyen d'accéder à un lot de parcelles et qu'il n'est pas envisageable de le supprimer ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Une étude est en cours à ce sujet afin d'apporter une solution à ce problème.

Un riverain a signalé ***« qu'il est prévu de réhabiliter le chemin vague situé entre le PN 5 et le PN 6 sur le territoire de Velaines et que rien ne semble prévu pour réhabiliter le segment situé entre le PN 6 et le PN 7 situé sur le territoire de Ligny ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : SNCF Réseau envisage de remettre en état l'ensemble du chemin sous la bannière (du PN 5 au PN 7) dans le cadre de nos travaux.

Les ouvrages d'art

Le pont-rail de Menaucourt a donné lieu à de nombreux échanges sur l'opportunité d'élargir son gabarit à la faveur de son renforcement.

Un agriculteur, par ailleurs conseiller municipal de Menaucourt, a expliqué qu'une ***« suppression du PN 20, accompagnée d'un élargissement du pont-rail, serait profitable. En effet, l'ouvrage artisanal, qui mène au PN 20, nécessite un réaménagement coûteux pour la commune, justifiant l'intérêt de la commune pour un élargissement du pont-rail ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Contact est pris avec la personne qui soulève ce point, afin notamment d'obtenir des données précises sur les gabarits des véhicules (notamment agricoles) qui seraient amenés à passer sous l'ouvrage.

Ce même agriculteur élu a précisé ensuite les dimensions idéales qui conviendraient : ***« 4,50 mètres de haut et 6 mètres de large pour permettre le passage des engins agricoles ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Ces dimensions sont envisageables et feront l'objet d'études afin de confirmer ou d'infirmer ce projet.

À l'occasion des ateliers Aménagements de Gondrecourt-le-Château, le maire de Menaucourt a demandé, dans la continuité des précédentes contributions, ***« si le pont-rail (métallique) situé dans Menaucourt pourra être élargi à l'occasion des travaux, pour gagner du gabarit routier. »*** Le maire a par ailleurs fait la remarque suivante dans le registre papier déposé en Mairie : ***« La commune souhaite modifier l'entrée du village en agrandissant l'ouvrage d'art à 6 mètres. Voir avec SNCF la possibilité de cette opération. Merci de tenir informée la commune. »***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Dans le cas où l'ouvrage serait reconstruit, l'élargissement peut être envisagé. Par ailleurs, le gabarit envisagé, avec une hauteur pouvant atteindre 4,5 m, doit être examiné plus précisément car il impacte directement le profil en long de la voie ferrée.

Les travaux d'entretien de la ligne

Un autre axe des contributions concerne les travaux d'entretien à faire dès à présent sur la ligne :

Via un coupon T, un participant indique : ***« Ne sachant pas à qui s'adresser (SNCF, Andra, mairie) pour régler ce problème d'arbre sur la voie déjà à moitié couché sur les rails, le reste menaçant de tomber sur nos propriétés ou sur le parking de l'entreprise Evobus. J'espère de l'aide de votre part ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : SNCF Réseau porte cette responsabilité et les services compétents de SNCF Réseau ont été informés et ont remédié à ce problème dans des délais très brefs.

Le maire de Houdelaincourt demande si, ***« dans l'intervalle qui nous sépare des travaux (fin 2025), SNCF Réseau compte entretenir les PN comme le 60 dont le platelage est en mauvais état. ».*** Il indique qu'il a ***« signalé à plusieurs reprises sa dégradation, sans obtenir de réponse »*** et qu'il compte poursuivre les démarches.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : La demande a été enregistrée et a été traitée durant l'été.

Un adjoint au maire de Ligny-en-Barrois signale au maître d'ouvrage qu'il ***« ne respecte pas la loi en ce qui concerne la réglementation des espèces invasives sur [son] emprise et qu'elles prolifèrent allègrement. Elles doivent être éradiquées et je serai très vigilant sur cette problématique ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : La demande a été enregistrée et transmise aux services compétents de SNCF Réseau.

SNCF Réseau est fortement engagé sur ce sujet de la maîtrise de la végétation qui présente des enjeux à la fois pour l'exploitation ferroviaire et pour la préservation de la biodiversité locale. Un Programme de Recherche sur les Espèces Exotiques Végétales Envahissantes – REEVES - a ainsi été initié en lien avec des laboratoires de recherche universitaires pour mieux comprendre le développement des plantes invasives le long des infrastructures et trouver des méthodes de gestion adaptées, basées sur la concurrence végétale et la reconstitution d'une strate végétale sur les zones envahies par ces espèces. Il allie expérimentations in situ (talus ferroviaires en Grand Est et en PACA) et essais en laboratoire. Les enseignements qui seront tirés de ces expérimentations permettront de mieux contenir la prolifération des plantes invasives et faciliteront l'entretien des abords des voies.

A noter enfin un souhait du maire de Saint-Joire :

« Que la voirie reste accessible aux promenades pour permettre l'accès de l'Abbaye de Laneuville-Saint-Joire. Eventuellement, voir avec les maires des communes avoisinantes s'ils souhaitent faire une voie pédestre ».

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Comme pour toute voie ferrée en exploitation, ses abords immédiats ne seront pas accessibles au public pour des raisons de sécurité. Un dialogue sera engagé avec les maires des communes traversées par la ligne pour évoquer les conditions de mise en place d'une voirie publique à proximité des rails.

c. La sécurité et la sûreté

La question de la sécurité du transport ferroviaire et de la sûreté des colis de déchets a été l'objet de 40 contributions et avis. Ce chiffre a été renforcé par la volonté de SNCF Réseau de consacrer à ce sujet important le premier des six ateliers thématiques, le 11 mai 2021, en présence de plusieurs spécialistes et experts.

Le risque radiologique

Les contributions ont eu trait, en premier lieu, à la question du risque radiologique relatif au passage de convois de déchets nucléaires à destination du site de stockage profond. Les participants ont souhaité savoir si la proximité de la ligne les exposerait à des radiations, eux, mais aussi leur environnement, en situation normale comme en cas d'incident.

Un participant s'est interrogé lors de la réunion d'ouverture sur ***« la radioactivité en bordure de voie ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Le rayonnement provenant des colis est très inférieur aux seuils réglementaires. La dose reçue par les habitants d'une maison en bord de voie est donc nulle.

Il faudrait que les wagons stationnent une vingtaine d'heures à proximité d'une maison pour que le seuil légal soit atteint. Il faut savoir, par ailleurs, que ces taux sont largement inférieurs à ceux qui résultent de procédés médicaux (radiographies par exemple).

Lors de l'atelier Sécurité, une personne a souhaité avoir : ***« des précisions sur les expositions répétées auxquelles seront soumis les potagers, poulaillers et végétaux situés à proximité de la ligne ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Les trains de fret n'auront aucune incidence de rayonnement sur les êtres vivants se trouvant à proximité des voies, quels qu'ils soient. Il faudrait que les trains stationnent très longuement pour qu'il y en ait une.

Suite aux explications d'un expert, une participante a demandé ***« pourquoi il faut attendre 2 heures d'arrêt du train avant la mise en place d'un gardiennage ».***

Elle s'est également questionnée sur ***« la durée de vie d'un wagon »*** en précisant que.***« les wagons roulant sur la ligne à 30 km/h pourraient, par exemple, être victimes d'agressions comme des tags ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Le délai de 2 heures figure dans la réglementation applicable au transport de matières radioactives, il permet de conjuguer maîtrise du risque et souplesse de l'exploitation ferroviaire.

Par ailleurs, les wagons n'ont pas de durée de vie limitée, mais une grande rigueur s'applique à leur maintenance : une opération au moins tous les 4 ans complétée par des visites techniques régulières. Par ailleurs, le long de la voie ferrée, des détecteurs surveillent des dégagements de chaleur anormaux au niveau des roues des wagons.

Enfin, même à 30km/h, la vitesse des convois reste trop élevée pour être à la merci des tags.

Une participante a souhaité ***« obtenir des précisions relatives à l'information des populations sur les risques, et à la formation aux comportements à avoir en cas de problèmes, qu'il s'agisse d'un simple arrêt de courte durée ou d'un incident plus grave. Comment les populations seront-elles informées ? Sur ce point précis, il faut éviter la diffusion de flyers dans les boîtes aux lettres du fait des « Stop Pub » apposés par certaines personnes ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Pour certains établissements, la diffusion d'information sur les risques, tant pour les acteurs que pour la population, peut être intégrée dans les Plans Particuliers d'Intervention liés aux risques technologiques.

En cas d'incendie notamment, les forces de secours, dans le cadre des différents plans existants, ont en charge la diffusion de l'information auprès des maires, qui informent ensuite la population.

Lors d'un atelier Aménagements de Ligny-en-Barrois, un participant a posé la question des ***« protections radiologiques et risques quant au transport par train. Qu'est-ce qui est mis en œuvre par le transporteur qu'est SNCF ? »***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Le compte-rendu de l'atelier Sécurité précise l'ensemble des acteurs et des mesures prises pour assurer la sécurité de ces transports. Ce compte-rendu est disponible sur le site internet du projet.

Concernant l'analyse des risques, tout est organisé pour assurer le bon déroulement du transport, à commencer par la réalisation d'une infrastructure de qualité. Les personnels sont par ailleurs formés. En cas d'incident, la Préfecture a la charge de la coordination des différents acteurs intervenant dans la gestion de crise.

Par coupon T, un contributeur a posé la question suivante :
« N'avez-vous pas peur des manifestations anti-Bure ? »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : La gestion des éventuels troubles à l'ordre public qui pourraient accompagner les transports de déchets nucléaires sera prise en charge par les services de l'Etat.

La sécurisation de la voie

Un second aspect est celui de la sécurisation de la voie ferrée en elle-même, afin de limiter les risques d'accidents. Plusieurs personnes ont demandé si SNCF Réseau prévoyait de clôturer la ligne, notamment en zone urbaine, afin de prévenir toute intrusion, malveillante ou non. Le sujet est particulièrement revenu lors des ateliers Aménagements des 10 et 15 juin 2021 au cours desquels des participants ont rappelé que la population locale avait pris l'habitude de traverser les voies compte-tenu de l'arrêt des circulations.

Une participante a souhaité savoir si, ***« pour les villages pour lesquels la voie est proche, la ligne sera grillagée ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : La voie ne sera pas clôturée sur tout son linéaire. Elle le sera aux abords des passages à niveau, sur une vingtaine de mètres, conformément aux référentiels de SNCF Réseau. Il pourra également être envisagé de clôturer en partie la ligne, en milieu urbain, selon le contexte.

Une participante à un atelier en présentiel de Ligny-en-Barrois a fait remarquer ***« qu'à Ligny et Velaines, de nombreux riverains traversent aujourd'hui la voie à pied, sans chercher de passage à niveau, afin d'accéder à leur jardin potager.*** Elle souhaitait donc ***« savoir ce qui sera mis en place pour empêcher ce passage ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : La ligne ne sera pas totalement clôturée. Les sentiers effectivement empruntés par les riverains aujourd'hui seront identifiés afin de prévenir les franchissements. La prévention repose sur de la pédagogie et de la signalisation pour permettre un changement d'habitudes.

Des sections clôturées peuvent être imaginées en zone urbanisée, notamment dans Ligny-en-Barrois. Une coupure physique sur toute la longueur de la ligne n'est toutefois pas souhaitée. Concernant les jardins, le PN 6 sera supprimé, mais le PN 7 sera lui maintenu ouvert, pour un itinéraire d'environ 200 m à réaliser pour traverser la ligne jusqu'aux jardins.

Un riverain a demandé si ***« des clôtures seront installées entre les PN 12 et 13 »***, indiquant qu'il souhaiterait pour sa part que « ses parcelles soient clôturées ».

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : La ligne ne sera pas clôturée systématiquement. Mais ce souhait est noté et le sujet sera étudié.

d. Les risques liés à l'environnement de la ligne

La question des risques liés à l'environnement de la ligne rejoint la thématique globale de la sécurité, mais est ici distinguée du fait que les risques évoqués par le public n'entrent pas dans le champ de responsabilités directes de SNCF Réseau.

Deux cas particuliers ont notamment été mis en avant lors des ateliers de Ligny-en-Barrois : les risques d'accidents liés à de possibles chutes de véhicules depuis la RN 4, qui passe au-dessus de la ligne ; les risques d'éboulements de la falaise jouxtant la départementale en amont de la ligne, au niveau des PN 24/25/26. Ces exemples ont conduit les participants à encourager SNCF Réseau à discuter avec les gestionnaires des voiries concernées afin de renforcer les mesures de sécurité.

Un participant a noté au niveau des passages à niveau 24/25/26 ***« l'étroitesse entre la voie ferrée, la voie routière départementale et une falaise qui peut être source d'éboulis du fait d'une érosion grandissante. Quelles mesures seront mises en place afin de prévenir ces risques d'accidents ? »***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Les clôtures ne sont prévues que pour les passages à niveau. La première infrastructure à souffrir des éboulis sera la route. Il revient donc au gestionnaire de la voie départementale de prendre les dispositions pour éviter ces éboulements, prévenant ainsi les risques pour la voie ferrée en contrebas.

Un participant a évoqué ***« un accident routier qui s'est déroulé il y a plusieurs années sur la nationale 4, entrainant le passage d'un camion par-dessus la RN 4 jusque sur la route en contrebas. La ligne se situe également sous la RN 4. Quels aménagements seront faits en conséquence pour la sécurité de la ligne ? »***.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : SNCF Réseau n'est pas responsable des aménagements sur la RN 4. Le projet de modernisation ferroviaire ne prévoit donc pas d'aménagements sur cette route.

e. Les enjeux territoriaux

La capacité du projet à créer de l'activité et du développement local a été un thème récurrent de la concertation. On dénombre une quarantaine d'avis à ce sujet, avec, parmi eux, deux aspirations et une crainte.

L'activité fret

Une première aspiration concerne la possibilité que d'autres entreprises que l'Andra puissent utiliser la ligne de fret lorsqu'elle sera mise en service.

Un participant s'est interrogé dès la réunion d'ouverture sur la ***« possibilité d'utiliser la ligne pour le transport du bois, de céréales, de gravier d'Evobus, qui utilise jusqu'à présent le transport par camions ».***

Un autre participant, par le biais d'un coupon T, a souhaité savoir ***« s'il y a déjà des candidats déclarés à l'utilisation de la ligne fret Nançois-Gondrecourt pour d'autres transports (céréales, matériaux de construction…) que ceux pour Cigéo ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : A ce jour, des discussions ont eu lieu avec certaines entreprises ou collectivités mais il n'y a pas encore de candidats déclarés à l'utilisation de la ligne pour du transport de marchandises. Les projets fret compatibles avec les caractéristiques de la ligne seront instruits ; des réflexions concernant la création d'une gare bois ont également été initiées suite à la proposition émise par un contributeur.

La réouverture souhaitée au trafic voyageurs

La seconde aspiration touche au transport de voyageurs, que plusieurs participants souhaiteraient voir revivre simultanément aux trains de fret.

Un membre du CLIS Bure, a interpelé SNCF Réseau à ce sujet dès la réunion d'ouverture :

« Vous rétablissez une ligne qui jadis transportait des voyageurs et du fret. Votre projet ne concerne que le fret, avec des contraintes pour les riverains. Pour renforcer l'acceptabilité du projet, l'ouverture de la ligne aux voyageurs peut être une solution et devrait être envisagée au stade de la concertation ».

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Le nombre de passages à niveau et la sinuosité de la ligne limitent fortement la vitesse des trains qui circuleront (40 km/h), ce qui est incompatible avec le transport de passagers.

Suite aux explications du maître d'ouvrage quant à l'inadéquation de la ligne pour du transport de voyageurs (forte sinuosité, vitesse limitée à 40 km/h…), ce participant a poursuivi :

« Vos arguments techniques sont dictés par vos guides de sécurité. Ne pas envisager de transport de voyageurs est un acte manqué pour ce projet ».

Toujours en opposition aux arguments techniques de SNCF Réseau, un participant anonyme a déclaré par le biais de la page internet du projet :

« Cet argument mériterait d'être objectivé en le quantifiant et en comparant cette caractéristique du tracé à celle des lignes existantes, similaires, transportant des voyageurs. En l'état il reste subjectif et peut laisser penser à une volonté délibérée d'empêcher l'utilisation d'infrastructures favorables à une redynamisation de ce territoire à d'autres fins que celles de Cigéo ».

Un contributeur a également fait part de sa position sur le projet :

« OK pour la modernisation de la ligne mais pour la création d'un service public avec transport de personnes entre les deux villes --> désengorgement de la RN 135 et moins de pollution ».

Un participant d'un atelier Aménagement de Gondrecourt-le-Château trouve encore qu'***« il aurait été judicieux de prévoir aussi du transport de voyageurs sur la ligne, vers Bar-le-Duc, et pourquoi pas avec une dimension touristique ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Outre le profil sinueux de la ligne, le bassin de population et d'emplois représente un potentiel de déplacements en trains trop faible pour envisager la transformation de la ligne pour y faire circuler des trains de voyageurs.

Les enjeux foncier-immobilier

Enfin, l'inquiétude que le projet suscite pour l'économie du territoire est celle de la dévalorisation des biens immobiliers situés à proximité de la ligne. Cet enjeu est particulièrement ressorti lors de l'atelier travaux du 20 mai 2021, par le biais du témoignage d'un participant directement concerné puisque propriétaire d'une habitation située en bordure de voie.

Un participant, a ainsi estimé que ***« ces dévalorisations sont déjà à l'œuvre ».*** Il a notamment posé la question ***« des compensations financières prévues pour les propriétaires dans le cadre du projet », rappelant à SNCF Réseau que « les personnes vivant le long de la ligne n'ont rien demandé ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : L'ambition de SNCF Réseau est d'apporter un équipement qui bénéficie au territoire, notamment en renforçant son maillage ferroviaire. Les compensations envisagées à ce jour le sont donc seulement pour des agriculteurs qui seraient impactés par la suppression d'un passage à niveau. En revanche, les maisons situées à côté de la voie ferrée l'étaient déjà quand la ligne était utilisée.

Ce même participant a souhaité savoir ***« qui contacter chez SNCF Réseau pour approfondir ce sujet ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Les porteurs du projet rappellent que SNCF Réseau appliquera la loi : s'il est avéré qu'une maison a subi un préjudice du fait de la modernisation de la ligne, une indemnisation sera versée.

Dans un premier temps, les personnes estimant subir un préjudice sont tenues d'envoyer un courrier de demande préalable d'indemnisation à SNCF Réseau en expliquant la situation et en demandant formellement la réparation dudit préjudice. SNCF Réseau apportera une réponse officielle aux demandeurs. En cas de refus d'indemnisation de la part de SNCF Réseau, les requérants pourront lancer une procédure auprès du juge administratif.

Dans la même veine, une participante s'est ainsi exprimée :

« Il faut penser bien sûr aux risques sanitaires, mais aussi aux dévalorisations financières des maisons ».

Interface avec un projet routier

Sur le thème des enjeux territoriaux, à noter encore une contribution relative au réseau routier du secteur :

« Le projet de contournement routier de Ligny, initié par la commune et la DDE dans les années 2000, pourrait accompagner le projet Cigéo. Vu les travaux importants sur le site, il y aura obligatoirement une augmentation du transport routier qui est déjà en surcharge sur la ville. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : La création d'une voirie routière sur les emprises ferroviaires dans la traversée de Ligny-en-Barois semble difficile à mettre en œuvre. SNCF Réseau a néanmoins engagé une étude spécifique qui a pour objectif de bien identifier les possibilités et les contraintes de réalisation d'un tel projet. En parallèle, des contacts ont été pris avec le Département de la Meuse pour préciser les caractéristiques du projet de contournement.

f. La méthodologie de travaux et les nuisances associées

Le programme de travaux et la méthodologie de chantier de SNCF Réseau ont fait l'objet d'un atelier à part entière. Une quinzaine d'expressions ont porté sur ce thème. Ces dernières sont, pour beaucoup, des questions inhérentes aux potentielles nuisances.

Une personne s'est interrogée sur ***« la poussière qui sera émise par le chantier : qu'est-il prévu pour limiter ces nuisances ? ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Il est prévu un dispositif de brumisation, mis en place régulièrement sur les chantiers, qui permet d'éviter les grands nuages de poussière susceptibles de se former à proximité des habitations.

Toutefois, le projet n'est pas encore assez avancé pour déterminer précisément l'ensemble des dispositifs qui seront mis en place.

Elle a également demandé quelle protection sera prévue ***« vis-à-vis des petits cours d'eau d'un mètre à peine traversés par la ligne ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Cinquante-sept ouvrages hydrauliques sont dénombrés le long de la ligne, correspondant à la traversée d'un cours d'eau. Dans le cadre des études en cours, la majorité de ces ouvrages doivent être reconstruits et font l'objet des mêmes études que les ouvrages d'art. Par ailleurs, les fossés de drainage et d'assainissement de la ligne vont être refaits à neuf.

Ces aménagements sur les petits cours d'eau feront l'objet de dossiers de déclaration et d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, conformément à la réglementation sur la protection des eaux superficielles. Ces dossiers présenteront aux autorités administratives compétentes l'ensemble des travaux prévus et les mesures qui seront mises en place afin de protéger l'environnement.

Le maire de Gondrecourt-le-Château a repris le chiffre de 500 000 tonnes de matériaux qui devront être transportées lors des travaux, et a demandé si ***« les nuisances générées par le trafic de camions seront prises en compte ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Une grande partie des matériaux sera directement amenée par la plateforme ferroviaire, mais évidemment il faudra accéder au chantier par les voiries locales. Cela fera partie des points à étudier avec les élus. A souligner que des états des lieux seront faits en amont par voie d'huissier.

Par le biais d'un coupon T, une personne a voulu savoir ***« comment est prévu l'acheminement des matériaux neufs et comment est prévu le recyclage des anciens matériaux »***, avant d'ajouter : ***« Pourra-t-on toujours se balader le long de la voie ferrée ? ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Les modalités de réalisation des travaux ne sont pas encore précisément connues à ce stade. SNCF Réseau s'attachera à limiter les désagréments du chantier tant pour l'acheminement des matériaux que pour les travaux eux-mêmes. Quant au recyclage des anciens matériaux, il fait d'ores et déjà partie des priorités de SNCF Réseau sur tous ses chantiers.

Enfin, comme pour toute voie ferrée en exploitation, il ne sera pas possible de se promener à ses abords immédiats. Un dialogue sera toutefois engagé avec les maires des communes traversées par la ligne pour évoquer les conditions de mise en place d'une voirie publique à proximité des rails.

g. La concertation préalable

Enfin, le sujet de la concertation préalable a également suscité quelques contributions.

L'opportunité et les objectifs de la concertation

Les interrogations du public ont porté sur le sens et l'utilité de la démarche étant donné l'interdépendance du projet de modernisation de la ligne dans le projet Cigéo.

Un participant s'est interrogé, par le biais d'un coupon T, ***sur « l'objet de cette concertation ? Qu'attendez-vous comme remarque ou commentaire, ce n'est pas clair et bien dommage, de toute façon c'est pour la forme... ».***

Un autre a fait part de son ***« ras le bol de la dictature imposée par nos pseudo-élus qui sont achetés, pensons aux générations futures et à leur santé. La ligne de chemin de fer Nançois-sur-Ornain – Gondrecourt-le-Château n'est qu'un leurre pour faire passer le projet Cigéo ».***

Un contributeur a remis en cause le processus :

« Comme prévu depuis le début, l'Andra déroule son projet de stockage imaginaire. S'appuyant une fois de plus sur une recommandation d'un débat public "bidon" organisé par elle-même et une Commission Nationale de Débat Public qu'elle maîtrise aussi. »

Les modalités de concertation

Les interrogations se sont également tournées vers les conditions dans lesquelles la concertation avait été organisée.

Trois aspects ont été mis en avant :

- **un manque d'information et de contacts directs de SNCF Réseau avec les riverains ;**
- **des défaillances dans la diffusion du dépliant avec coupon T, qui n'a pas pu toucher par exemple les foyers ayant mis un « Stop pub » sur leurs boîtes aux lettres ;**
- **le choix des modalités de visioconférence pour les réunions et ateliers (pour mémoire, rappelons que les contraintes sanitaires n'ont permis d'envisager des rencontres en présentiel que dans le courant du mois de mai).**

Un participant a exprimé, par le retour d'un coupon T, ses difficultés à accéder aux réunions à distance. ***« Nous aurions souhaité participer à la visioconférence pour la réunion d'ouverture prévue le mardi 4 mai 2021, car nous sommes intéressés par ce projet de modernisation de la ligne ferroviaire (...) Nous n'avons pu nous connecter pour ladite réunion : nous n'avons pas trouvé le lieu ».***

« Quel niveau d'informations sur cette concertation ? Je suis le seul dans mon entourage à avoir reçu l'information de la réunion » s'est interrogé un autre participant, pour sa part, lors de la réunion de lancement.

Il a poursuivi plus tard :

« Le travail visio n'est pas suffisant pour rassurer. Il faudra aller au-delà de 4 réunions thématiques, aller au-devant de la population, poser la question de la perte foncière due à la ligne. Sur toutes ces choses, il faut plus d'information aux riverains ».

Un participant anonyme a noté dans le même esprit :

« une concertation par visio n'a aucun intérêt, car pas de réaction possible. Pourquoi ne pas décaler la concertation de la voie SNCF après la pandémie ? ».

Les suites à donner

Lors des réunions en présentiel a émergé la nécessité, aux yeux des participants, de poursuivre et renforcer les discussions micro-locales entre SNCF Réseau et tous les acteurs directement concernés par les aménagements : élus, riverains, gestionnaires de voiries…

Lors d'un atelier Aménagements Sud, le maire de Gondrecourt-le-Château a dit regretter que ***« les élus n'aient pas été consultés avant le public », ajoutant qu'« un certain nombre d'élus ont le sentiment que le projet est déjà arrêté, notamment sur la question des passages à niveau. »*** Il a demandé ***« si une autre concertation de proximité avec les maires est prévue. »***

Dans le même ordre d'idée, lors d'un atelier Aménagements Nord, le maire de Saint-Joire a insisté ***« pour savoir si SNCF Réseau va revoir les collectivités pour le projet final »***. Il a fait part de son ***« impression qu'au 28 juin tout sera fini ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Les garants de la concertation ont expliqué, lors des rencontres, que l'information du grand public était un impératif à ce stade afin que les discussions soient pleinement ouvertes. Après cette « concertation préalable », ils invitent les porteurs du projet à poursuivre la concertation avec les élus au fur et à mesure de l'état d'avancement du projet.

Les porteurs du projet rappellent que SNCF Réseau a rencontré les maires du secteur avant le début de la concertation. A cette occasion, l'équipe projet leur a proposé de les voir en cercles plus restreints ultérieurement. Après avoir dialogué avec le territoire, des études complémentaires seront d'abord menées pour étudier les options ressorties de la concertation, puis SNCF Réseau reviendra vers le territoire, en tout premier lieu, les maires, avec qui le dialogue ne fait que commencer. Il se poursuivra jusqu'à l'enquête publique.

Lors d'un atelier Aménagements Nord, un participant a expliqué que ses contributions visaient à ***« indiquer à SNCF Réseau les risques importants à prendre en compte, en espérant que ces remontées permettront un dialogue entre les parties prenantes (Andra, SNCF, Département…) pour minimiser les risques. »*** Il attend que SNCF Réseau ***« prenne note de ces remarques pour dialoguer avec les acteurs concernés, sans rejeter systématiquement la responsabilité sur un autre acteur ».***

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : SNCF Réseau confirme n'avoir aucune volonté d'éluder ces remarques. Tous les risques seront remontés et discutés avec les parties prenantes concernées.

Enfin, lors de la réunion bilan, un représentant de la Chambre d'Agriculture, a proposé l'aide de sa structure pour permettre des rencontres terrain avec les agriculteurs concernés par les aménagements.

h. Le contexte Cigéo

Le projet de modernisation de la ligne de fret s'inscrivant dans le cadre du projet global Cigéo, ce dernier a fait l'objet, dans le dossier de concertation puis à chaque réunion, d'une présentation synthétique par les représentants de l'Andra.

Si l'on catégorise à part la décision des associations France Nature Environnement, Meuse Nature Environnement et Lorraine Nature Environnement de ne pas participer à la concertation (pour la raison suivante : « *Notre propre expertise et celles d'autres associations ou scientifiques indépendants nous ont conduits à la seule conclusion qui s'impose : l'enfouissement serait plus dangereux encore et plus coûteux qu'une option alternative de gestion en surface ou subsurface, lesquelles restent à étudier.*[1] »), très peu d'avis ou de contributions ont porté sur le centre d'enfouissement de déchets radioactifs lui-même. On note 4 avis relatifs à ce sujet :

Lors de la réunion d'ouverture, des participants se sont interrogés :
« Pourquoi ne pas attendre la DAC Cigéo ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Les procédures d'autorisation de Cigéo et de SNCF Réseau sont largement liées. Bien évidemment, les travaux ne seront lancés que lorsque les autorisations nécessaires seront obtenues. Si le processus d'autorisation de Cigéo ne va pas jusqu'à son terme, les conséquences seront les mêmes pour le projet SNCF Réseau.

Chaque projet a ses propres démarches d'autorisations, mais elles n'en demeurent pas moins liées : les deux avancent de concert ; la réalité de Cigéo doit être confirmée avant de confirmer celle des projets partenaires, ce qui n'empêche pas de concerter dès aujourd'hui et de produire des études pour faire avancer chaque tenant du projet et être prêts à lancer les travaux si les autorisations requises sont obtenues.

Un participant a souhaité obtenir des clarifications quant au trafic sur la ligne à long terme :
« Le nucléaire ayant de beaux jours devant lui, je suppose qu'il y aura une augmentation du passage des colis vers Cigéo dans le futur ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : L'équipe projet a présenté le nombre maximum de circulations quotidiennes, qui s'élève à 6 par jour pour le centre Cigéo lors de sa phase de construction initiale. Ce nombre ne sera certainement pas atteint tous les jours.

En phase opérationnelle, il y aura toujours des trains occasionnels supports à la construction du centre Cigéo, accompagnés de 76 trains par an de déchets nucléaires.

Un participant a demandé si ***« la SNCF desservira également la descenderie Cigéo ».***

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : L'infrastructure ferroviaire pour SNCF Réseau s'étend de Nançois-Tronville à Gondrecourt-le-Château. Puis l'Andra reprend la main via une installation terminale embranchée (voie ferroviaire privative) qui va jusqu'à la zone descenderie de Bure-Saudron. Les colis seront ensuite descendus sous terre par funiculaires. Cette installation est privée et ne concerne pas SNCF Réseau.

1. Extrait du courrier du 12 mars 2021, cf Annexes du Bilan, pages 106-107

Un autre participant a exprimé son opposition par coupon T :

« Ce projet, il vaudrait mieux qu'il serve à autre chose qu'à transporter des matières dangereuses. Il est certain qu'il faut traiter donc stocker ces produits dits dangereux, mais quel cadeau laissé aux générations futures. Et comment ne pas réagir en constatant d'avoir autorisé l'implantation de maisons nouvelles rue du Grand Cerf à Ligny-en-Barrois, en sachant que des produits toxiques y passeraient à quelques mètres de ces habitations. Projet véritablement absurde ! ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE : La nécessité de transporter des matières radioactives est à l'origine du projet. En effet, celui-ci a émergé à la suite du débat public portant sur le projet Cigéo organisé sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, en 2013. L'une des conclusions du débat a été de privilégier le transport ferroviaire pour la construction puis pour la desserte du centre de stockage, afin de limiter les risques d'accidents routiers et les impacts liés au trafic poids lourds.

Concernant l'implantation de maisons à proximité de la voie ferrée rue du Grand Cerf à Ligny-en-Barrois, il faut rappeler que SNCF Réseau n'a pas de responsabilité quant à l'attribution de droits à construire sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Les bâtiments récemment construits rue du Grand Cerf respectent les règles d'urbanisme en vigueur.

4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

SNCF Réseau retient quatre enseignements majeurs de cette concertation préalable :

1) La participation ainsi que la teneur des contributions ont révélé un niveau d'intérêt relativement faible pour le projet de modernisation de la ligne de fret. Ce dernier est bien vu comme une composante du projet Cigéo. Or, c'est autour du projet Cigéo que se portent les véritables enjeux d'acceptation et les forces d'opposition.

2) Par-delà les inquiétudes qu'inspire habituellement ce type de projet ferroviaire (nuisances sonores liées à la reprise des circulations, perturbations pendant les travaux, dévalorisations immobilières…), le sujet de préoccupation numéro un de la population est la sécurité et la sûreté. Habitants et élus exigent toutes les garanties dans ce domaine : sur la robustesse des colis de déchets, sur l'innocuité de leurs niveaux de radiation, sur la fiabilité du transport, sur les dispositifs de gestion de crise, etc.

3) La suppression d'un nombre élevé de passages à niveau (à minima 22 sur 59) ne suscite pas d'opposition de principe, à condition, bien sûr, que des dispositions soient prises pour assurer la continuité des liaisons. Ce volet du projet révèle même une forte adhésion aux enjeux de sécurité ferroviaire et routière mis en avant par SNCF Réseau sur l'ensemble de ses missions.

4) Sur le sujet des aménagements locaux comme sur tous les autres, une demande pressante est faite à SNCF Réseau : celle de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des acteurs du territoire : élus, habitants, acteurs socio-économiques, gestionnaires de voiries, etc. Les participants souhaitent que la concertation continue voire même s'élargisse afin d'apporter des réponses adaptées et de qualité à l'ensemble des sujets locaux.

5. LES ENGAGEMENTS DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

MAINTENIR LE DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE

a. Une adresse mail de contact du projet maintenue

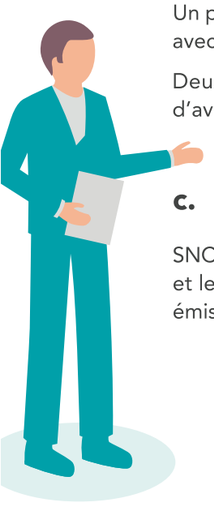
L'adresse mail **modernisation.nancois-gondrecourt@reseau.sncf.fr**, créée à l'occasion de la concertation sur le projet de modernisation de la ligne de fret Nançois-Tronville - Gondrecourt-le-Château reste active de façon à ce que tout public puisse écrire et poser des questions aux porteurs du projet. Par ailleurs, cette adresse mail permettra à l'équipe SNCF Réseau Grand Est d'envoyer des newsletters ou des communications sur l'état d'avancement du projet aux personnes ayant laissé leurs coordonnées.

b. Des réunions techniques et d'information avec les acteurs du territoire

Tout au long de la concertation, l'équipe projet SNCF Réseau s'est engagée à maintenir des liens avec les communes, les riverains et les utilisateurs au sujet des aménagements des passages à niveau. Ce sujet nécessite l'organisation de réunions techniques au cours de l'automne 2021 afin d'instruire les aménagements évoqués lors de la concertation.

Un partenariat a été conclu avec la Chambre d'Agriculture de la Meuse pour mener un dialogue spécifique avec les acteurs du monde agricole.

Deux réunions d'information ouvertes à tous se tiendront en fin d'année 2021 afin de partager l'état d'avancement du projet.



c. Un comité de suivi du projet

SNCF Réseau Grand Est a proposé de créer un comité de suivi du projet, en concertation avec les élus locaux et les services de l'Etat. Ce comité veillera à la prise en compte des remarques, propositions et questions émises lors de la concertation.

OPTIMISER LES AMÉNAGEMENTS DE LA LIGNE AFIN D'AMÉLIORER SON INSERTION TERRITORIALE

a. Renforcer les dispositifs de séparation de la ligne en zone habitée pour une bonne sécurité des riverains et des tiers

Ce sujet a été évoqué à de nombreuses reprises au cours de la concertation. SNCF Réseau a d'ores et déjà sollicité en interne les experts concernés afin d'identifier les zones concernées et engager les études correspondantes.

Une solution technique sera recherchée pour faciliter les accès aux jardins situés au-delà la voie ferrée entre le PN 5 et le PN 7, tout en conservant un bon niveau de sécurité.

Un point d'étape sera fait sur ces sujets lors des réunions d'information de fin d'année 2021.

b. Concevoir des aménagements et ouvrages adaptés aux circulations

Les études portant sur les suppressions de PN se poursuivent.

Elles prennent en compte les remarques exprimées concernant les modifications des PN à supprimer ainsi que les accès à plusieurs parcelles qui seraient enclavées à la suite d'une suppression de PN, voire qui le sont déjà. Tous les cas signalés sont en cours d'instruction pour trouver une solution technique à ces problèmes d'accès. Dans les cas où aucune solution technique ne peut être trouvée, notamment en raison des règles de préservation du milieu naturel, un dialogue s'engagera avec les propriétaires pour l'acquisition des parcelles inaccessibles.

Les études sont également orientées dans le sens d'une adaptation des voies de rabattement aux circulations de véhicules lourds et encombrants tels que les engins agricoles et, dans certains cas, les poids lourds.

Des études portant sur les aménagements qu'il serait souhaitable de mettre en œuvre pour sécuriser les intersections avec certaines voiries (par exemple : PN 3, PN 29, PN 61) sont également en cours, suite à la concertation.

c. Travailler de concert avec les élus locaux pour trouver des synergies

Les discussions engagées avec les acteurs du territoire se poursuivront dans les mois qui viennent par des échanges informels.

Certains sujets évoqués lors de la concertation sont en cours d'instruction.

Un travail particulier est ainsi engagé avec la ville de Ligny-en-Barrois pour traiter deux sujets :

- **la faisabilité de l'insertion d'une voie routière sur les emprises ferroviaires dans la traversée de la commune ;**
- **la mise en place de mesures conservatoires anticipant la création d'un passage sous la voie ferrée pour relier les bâtiments de l'EHPAD situés de part et d'autre de la voie ferrée.**

Des études sont également lancées pour examiner la faisabilité de l'élargissement et du rehaussement du pont rail sur la RD 5 à l'entrée de la commune de Menaucourt.

Enfin, suite aux questions qui ont été posées à plusieurs reprises concernant le maintien de chemins de promenade qui se sont créés le long de la ligne, nous travaillons à établir les conditions à remplir (clôtures, murets, distances minimales…) pour pouvoir ouvrir au public les pistes destinées aux services de maintenance de la voie ferrée.

6.

LES ANNEXES

a. Les comptes rendus des ateliers et réunions

b. Les contributions reçues

c. Les avis en ligne

d. Les articles de presse

Réunion d'ouverture du 4 mai 2021

MODERNISATION DE LA LIGNE DE FRET
NANÇOIS-TRONVILLE – GONDRECOURT-LE-CHÂTEAU

CONCERTATION
DU 3 MAI AU 8 JUIN 2021
Sécurité, travaux, aménagements...
Parlons-en ensemble !

SNCF RÉSEAU

Modernisation de la ligne de fret

Nançois-Tronville - Gondrecourt-le-Château

REUNION D'OUVERTURE - COMPTE RENDU

4 MAI 2021 - 18h00 à 20H00

1 CADRE DE LA REUNION

Logiciel utilisé : Zoom

Horaires : 18h00 - 20h00

Intervenants :

- Laurence BERRUT - SNCF Réseau, Directrice Territoriale Grand Est
- Antony LARRONDO - SNCF Réseau, Responsable de l'opération
- Joël FELTEN - SNCF Réseau, Chef de projet opérationnel

- David MAZOYER - Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA), Directeur du centre Meuse / Haute-Marne

- Jean-Daniel VAZELLE - Garant
- Luc MARTIN - Garant

Egalement présent : Bernard MONOT - Consultant spécialisé dans les transports de matières dangereuses auprès de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique (AIEA)

Animation / Modération :

- Hélène HERZOG STASI - Directrice conseil Etat d'Esprit Stratis
- Luc Roussel - Consultant Etat d'Esprit Stratis

Les **objectifs** de cette réunion :

- Présenter aux participants le projet de modernisation et le dispositif de concertation.
- Répondre à leurs questions et recueillir leurs avis/contributions.

Nombre de participants : 65 participants Zoom à 18h55

Note d'ambiance

La réunion s'est déroulée dans un climat attentif et calme, permettant de conjuguer les prises de parole à l'oral et les commentaires écrits pendant les séquences d'échanges avec le public.

La préoccupation ressortie le plus fortement est celle des suppressions et aménagements de passages à niveau. Une diversité d'autres sujets ont également été abordés : ouverture de la ligne aux entreprises locales, accessibilité au transport de voyageurs, sûreté pour les riverains, calendrier et coût de l'opération, etc.

La question de la bonne information sur la concertation de l'ensemble des riverains concernés (dates, modalités…) est également revenue plusieurs fois.

2 INTRODUCTION

L. BERRUT, Directrice Territoriale SNCF Réseau Grand Est

Cette modernisation est importante pour SNCF Réseau comme pour le territoire. Au-delà du projet Cigéo, c'est un grand projet de développement du ferroviaire pour le territoire, les élus et citoyens.

Il s'agira de réaliser une modernisation de très haute qualité sur une ligne pour l'heure interdite à la circulation. Le rôle de SNCF Réseau est de s'occuper des infrastructures ferroviaires, avec une exigence forte de sécurité. Sur ce projet, nous sommes partenaires de l'ANDRA.

Cette concertation préalable a été souhaitée par SNCF Réseau pour obtenir un maximum de retours. La visioconférence n'empêchera pas une concertation de qualité sur les aménagements entourant ce projet.

Le ferroviaire a des atouts dans l'accompagnement du fonctionnement du site Cigéo : limitation du nombre de camions, et donc impact écologique considérable (un train de fret émet 14 fois moins de CO_2 qu'un camion).

Cela dit, ce projet a des conséquences et est sensible : il aura un impact sur la vie locale. La mobilisation de SNCF Réseau est donc forte sur les aspects de sûreté et sécurité des transports et des personnes.

« Chantier en territoire » ne veut pas dire « territoire en chantier » : les enjeux sont multiples dans l'organisation des travaux dans la vie locale, dans l'installation des dispositifs acoustiques, dans les aménagements divers le long de la ligne. Nous nous y intéresserons de manière très concrète, et au cas par cas.

Nous avons achevé la phase de pré-études techniques : il s'agit donc pour nous de vous informer et de recueillir vos avis sur les aménagements proposés/souhaités.

Cette démarche de concertation préalable ne clôturera pas les discussions, qui se poursuivront ensemble.

Mot des Garants (J-D. VAZELLE)

En tant que garants, nous sommes neutres et indépendants. Nous ne sommes pas liés aux porteurs de projet, et nous n'avons pas à prendre position. Nous sommes présents pour assurer que l'information et la concertation se font bien entre toutes les parties.

Nous nous assurons de la qualité des informations et des réponses qui seront données à vos interrogations.

Nous rédigerons, en fin de concertation, un bilan, auquel SNCF Réseau devra répondre par le biais d'un mémoire. Ces deux documents seront publics.

3 CONTEXTE ET ENJEUX DU PROJET

La ligne de fret Nançois-Tronville – Gondrecourt-le-Château (A. LARRONDO)

La ligne concernée est parfaitement connectée au réseau ferré national, jusqu'à une ligne historique, l'une des plus circulées de France, la ligne Paris-Strasbourg. La ligne suit le cours de l'Ornain, traverse 16 communes, 2 Etablissements Publics de coopération Intercommunale (EPCI) avec lesquels les discussions ont déjà commencé.

Cette ligne sera prolongée par l'Installation Terminale Embranchée (ITE) Cigéo, une ligne complémentaire d'une quinzaine de km qui permettra de rejoindre le site de stockage Cigéo.

A ce jour, la ligne est en mauvais état. Elle est à voie unique et n'est pas électrifiée. Elle comporte un nombre particulièrement grand de passages à niveau (59) et d'ouvrages d'art (26). Cette ligne est par ailleurs sinueuse, à tel point qu'elle doit être parcourue à basse vitesse (40 km/h max) : elle ne peut donc pas accueillir de voyageurs selon les standards actuels du transport de passagers.

Pourquoi la moderniser :

- Pour acheminer les matériaux de construction du centre de stockage, pour limiter les nuisances de ces travaux pour le territoire (engins de chantiers, camions…). Il est préférable de voir ces déplacements sur les rails (cf débat public de 2013) ;
- Pour desservir le centre de stockage - raison première de cette modernisation - parce que le train est le mode de transport le plus sûr (cf débat public de 2013) ;
- Pour renforcer le maillage territorial.

Le projet Cigéo (D. MAZOYER)

Le projet de modernisation s'inscrit dans un cycle de concertation plus large : celle du centre de stockage réversible en couche profonde pour accueillir les déchets nucléaires de haute activité (HA) et de moyenne activité à vie longue (MAVL) produits par les centrales nucléaires françaises notamment. Le but est de stocker sur un temps long les déchets nucléaires évoqués, de sorte à permettre la décroissance radioactive des déchets tout en assurant la stabilité de la zone de stockage.

Le projet se situe sur les communes de Mandres et de Saudron essentiellement. Deux zones en surface : une zone descenderie et une zone puits, reliées par des constructions souterraines.

L'ITE connectée à la zone descenderie sera reliée à la ligne 027 000 à Gondrecourt, dans la lignée des conclusions du débat public de 2013. Le mode ferroviaire est le plus approprié au transport de déchets nucléaires, tant d'un point de vue environnemental que d'un point de vue sécuritaire.

Présentation du programme de travaux prévus (J. FELTEN)

Le principal objectif de la ligne est de répondre aux besoins de l'ANDRA de desservir la gare de Gondrecourt à la vitesse de 40 km/h sur une pérennité de 100 ans.

Le diagnostic complet, qui a eu lieu en 2016, a conclu à un état très médiocre des infrastructures.

Les travaux envisagés sont de 5 catégories :

- Réfection de la plateforme et de la voie ferrée : traverses en béton, ballast et rails neufs.
- Rénovation de la majorité des ouvrages d'art : interventions légères (renforcement d'étanchéité…) mais aussi plus conséquentes.
- Installation de systèmes de communication permettant la sécurisation de la ligne et de ses embranchements. Cela permettra d'augmenter le niveau de circulation sur la ligne à 4 aller-retours par jour. Ces installations sont un gage de contrôle de la circulation et donc de sécurité des trains circulant.
- Mise en place et motorisation d'aiguillages en gare de Nançois-Tronville pour permettre l'accès direct des trains depuis la ligne Paris-Strasbourg.
- Sécurisation des passages à niveau : aménagements et suppressions.

Les travaux ne seront lancés que lorsque l'ANDRA aura obtenu une déclaration d'utilité publique.

La ligne demain après modernisation

Pour ce qui est du trafic sur la ligne :

→ Pendant la période de construction : pics de circulation jusqu'à 6 trains par jour.

→ En exploitation : 8 trains par an en début d'exploitation, jusqu'à 73 trains par an (soit 6 trains par mois). En plus de ces trains de déchets radioactifs, il reste toujours possible de faire circuler au moins un aller-retour par jour pour des trains de fret classiques pour les entreprises locales.

La capacité de la ligne est limitée pour assurer la sécurité des trains. Le maximum sera donc de 8 circulations par jour (4 aller-retours).

4 QUESTIONS/REACTIONS DU PUBLIC, ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Sur les modalités de la concertation

Les questions relatives aux modalités de la concertation préalable SNCF Réseau ont émergé en premier lieu lors des discussions.

- Plusieurs participants émettent ainsi des doutes quant à la bonne diffusion de l'information sur le projet et la concertation, prenant notamment l'exemple du dépliant avec coupon T qui ne serait pas arrivé dans toutes les boîtes aux lettres.

A ce sujet, un rappel de l'ensemble des moyens d'information a été fait : communiqué de presse, annonces dans la presse locale, affiches en mairie, dépliant, site internet... Il a par ailleurs été rappelé que les boîtes aux lettres disposant d'un « Stop Pub » s'excluent de fait de la distribution de ce genre de dépliants d'information.

- La problématique de la participation a également fait l'objet de plusieurs remarques de riverains, qui pensent qu'une concertation en visioconférence exclut une partie du public ne pratiquant pas ce genre d'outils. Des avis se sont exprimés en faveur de rencontres en présentiel quand la situation sanitaire le permettra.

M. Vazelle, garant, répond à cela que, contrairement au premier confinement, le dernier confinement ne suspend pas les délais administratifs. Il n'est donc pas envisageable de reporter les démarches entreprises.

Pour autant, les intervenants sont d'accord pour dire que le mode distanciel n'est pas idéal, tant pour les équipes SNCF Réseau que pour les riverains. SNCF Réseau espère d'ailleurs pouvoir organiser une partie des ateliers aménagements en présentiel en fin de concertation. Une demande a été faite en ce sens en préfecture, et est dans l'attente d'une réponse.

Enfin, il a été largement précisé que les discussions et échanges avec les communes et leurs administrés ne s'arrêteront pas à l'issue de ce mois de concertation préalable. La concertation se poursuivra après le 8 juin.

- Pour finir, une remarque du tchat en fin de réunion reprend cette idée : « En résumé de la concertation de ce soir : 65 personnes connectées, pour environ 10 000 habitants concernés et impactés. On ne peut pas dire que cela est soit un succès. Merci de prendre en compte »

Sur l'utilisation de la ligne par d'autres acteurs fret

- Question sur la possibilité d'utiliser la ligne pour le transport du bois, de céréales, de gravier, d'Evobus, qui utilisent jusqu'à présent le transport par camions.

SNCF Réseau souhaite accompagner les demandes du local, soutenir l'économie locale. Les équipes sont ainsi en contact avec certains des industriels évoqués, comme Givrauval enrobés. Il y aura de la place sur la ligne pour ces industries, au moins un aller-retour par jour.

Pour ce faire, les équipes SNCF Réseau ont besoin de détails afin de prendre en compte les besoins dans les études techniques. Les industries intéressées doivent prendre contact avec l'équipe-projet.

Sur le timing du projet SNCF Réseau

- Pourquoi ne pas attendre la DAC Cigéo ?

M. David Mazoyer explique que l'ensemble des procédures d'autorisation de Cigéo et de SNCF Réseau sont largement liées. Bien évidemment, les travaux seront lancés dès que les autorisations nécessaires seront obtenues. Si le processus d'autorisation de Cigéo ne va pas jusqu'à son terme, les conséquences seront les mêmes pour le projet SNCF Réseau.

Le projet global Cigéo regroupe non seulement le centre de stockage mais aussi le projet de modernisation de ligne de fret. Ces projets sont regardés dans leur ensemble pour mesurer l'impact global. Chaque projet a ses propres démarches d'autorisations, mais elles n'en demeurent pas moins liées : les deux avancent de concert, on attend la réalité de Cigéo avant de confirmer la réalité des projets partenaires, ce qui n'empêche pas de concerter dès aujourd'hui pour faire avancer chaque tenant du projet.

Sur les aménagements consécutifs à la modernisation de la ligne

- Les riverains, par l'intermédiaire de la prise de parole de M. Rousselle, s'interrogent sur l'avenir des passages à niveau, notamment au regard du dépliant distribué qui évoque 37 passages à niveau conservés et 22 supprimés.

En étudiant la circulation des 59 passages à niveau, il a été déterminé que 22 d'entre eux seraient supprimés sans bouleverser la mobilité locale. A ce sujet, un document annexe « passages à niveau » est accessible à tous sur le site internet projet, pour informer au cas par cas du sort des passages à niveau.

Les réaménagements consistent en une automatisation des équipements assortie de la mise en place de trottoirs, de clôtures et du changement du platelage pour atténuer les nuisances sonores.

- Un ripage de la voie est souhaité par la municipalité de Ligny-en-Barrois dans la traversée de la commune. Par ailleurs, il est impératif, aux yeux de M. Jean-Michel Guyot, maire de la commune, de reconsidérer la suppression des passages à niveau piétons, et notamment la suppression du PN 7 bis reliant un Etablissement d'Hébergement pour les Personnes Agées Dépendantes (EHPAD) à une unité Alzheimer.

Le souhait de la mairie de créer une voie de contournement de Ligny par le ripage de la voie ferroviaire est bien connu par les équipes SNCF Réseau. Toutefois, les études techniques ne permettent pas de dégager suffisamment d'espace pour y répondre. Une voie routière demande beaucoup d'espace, qu'il n'y a pas même après ripage.

Pour ce qui est des passages à niveau piétons, les normes actuelles de sécurité font que ceux-ci sont considérés comme dangereux : ils seront donc tous supprimés.

- D'autres voix se font entendre pour contester le projet de fermeture du PN 7 bis entre l'EHPAD et le centre Alzheimer et estimer, à l'instar de M. Franck Briey, que le travail en visioconférence n'est pas suffisant pour rassurer les riverains. Il faudra prévoir plus que 4 réunions thématiques, aller au-devant de la population, poser également la question de la perte foncière due à la ligne. Sur toutes ces choses, un besoin d'information supplémentaire des riverains est exprimé.

SNCF Réseau étudiera, avec tous les acteurs concernés, les modalités pour résoudre cette difficulté (par exemple créer un ouvrage, porter une attention particulière au détournement qui sera fait…).

La dynamique de concertation se poursuivra au-delà des réunions. L'objectif est de finaliser ensemble ce projet pour qu'il soit le plus consensuel possible.

- M. Jean-Michel Guyot, maire de Ligny-en-Barrois, propose un passage souterrain pour le PN 7 bis, afin de préserver la liaison piétonne. Par ailleurs, il met en avant le besoin de coordination avec les aménagements routiers qui vont être réalisés par le Conseil Départemental de la Meuse, soulignant ainsi la nécessité pour tous ces acteurs de se rencontrer rapidement.

- La question de la proximité de la voie routière vis-à-vis de la voie ferrée est évoquée par M. Rousselle, qui pointe du doigt certaines zones dangereuses entre les deux voies. Qu'en est-il de la prise en compte de cette question de sécurité ? A titre d'exemple, le PN24 près de Naix-aux-Forges/Nantois est source de nombreux accidents de la route, soutient-il.

SNCF Réseau a identifié des zones où la route est en effet proche de la voie ferrée. C'est l'objet de la concertation que de discuter des aménagements qui pourraient être faits à ce sujet. Si des aménagements routiers sont souhaitables pour améliorer la sécurité, alors ils seront à mener.

- Dans la continuité du point précédent, M. le Maire de Ligny-en-Barrois évoque un accident routier sur le passage à niveau au niveau de la rue des Etats-Unis. Il alerte quant au besoin d'assurer l'entretien des équipements, laissés à l'abandon depuis la mise hors service de la ligne. De même sur la commune de Naix-aux-Forges, il y a un besoin d'assurer la sécurité des passages à niveau, et surtout de conserver les deux PN qui permettent l'accès à la commune.

SNCF Réseau prend note et s'assurera de l'entretien minimal des installations d'ici au réaménagement des passages à niveau. Pour ce qui est de la situation de Naix-aux-Forges, et du devenir des deux passages à niveau de la commune, à ce jour il est envisagé de supprimer un des deux PN. Toutefois, un travail collectif d'étude de la situation sera à entreprendre et pourra revenir sur cette décision si le besoin est avéré.

- Une inquiétude émerge enfin concernant le trafic automobile, qui sera plus fort demain, dû à l'activité de Cigéo mais aussi à l'afflux potentiel d'opposants le long de la ligne.

Pour les circulations routières, l'ANDRA rappelle qu'elles ne concerneront que très peu la vallée de l'Ornain.

Pour les menaces le long de la ligne, celles-ci seront surveillées et balisées par les services de la Préfecture.

Sur l'opportunité d'utiliser la ligne pour du transport de voyageurs

- M. Robert Fernbach – du Comité Local d'Information et de Suivi (CLIS) de Bure souligne que pour renforcer l'acceptabilité du projet, l'ouverture de la ligne aux voyageurs peut être avec une solution et devrait être envisagée au stade de la concertation.

Le nombre de passages à niveau et la sinuosité de la ligne limitent fortement la vitesse des trains qui circuleront (40 km/h), ce qui est incompatible avec le transport de passagers.

- M. Laurent Aubry, maire de Saint-Joire s'interroge sur la réalité de la sinuosité de la ligne, en mettant en avant le fait que la ligne transportait dans les années 1970 des voyageurs sans problème. Des doutes sont émis quant à la volonté de SNCF Réseau d'étudier réellement cette possibilité.

- M. Robert Fernbach - CLIS de Bure - précise que les arguments techniques sont dictés par les guides de sécurité. Or, ne pas envisager de transport de voyageurs est un « acte manqué » pour ce projet.

Autres remarques

- Pourquoi le coût du projet a-t-il été relevé par rapport aux premières estimations financières annoncées ?

La hausse du coût du projet est notamment due à l'ajout d'une piste le long de la voie ferrée, qui pourra être utilisée pour des usages locaux notamment.

- Les anciennes gares habitées le resteront-elles ? Notamment celle de Luméville.

Le cas de Luméville est hors du projet SNCF Réseau. Il concerne le projet d'ITE géré par l'ANDRA, pour lequel une concertation a déjà eu lieu.

En ce qui concerne la ligne SNCF Réseau, bâtiment habité a vocation à le rester.

- Qu'est-il prévu pour la végétalisation le long de la ligne ?

SNCF Réseau mène actuellement une évaluation environnementale pour recenser les milieux naturels le long de la ligne. Pour ce qui est de la végétalisation, il s'agira de mesures compensatoires qu'il est trop tôt de prévoir pour l'instant.

L'objectif est toutefois de limiter la végétalisation le long de la ligne pour des questions de sécurité et d'entretien.

- Qu'en sera-t-il de la radioactivité en bordure de voie ?

Le rayonnement provenant des colis est très inférieur aux seuils réglementaires. La dose reçue par les habitants d'une maison en bord de voie est donc nulle.

Il faudrait que les wagons stationnent une vingtaine d'heures à proximité d'une maison pour que le seuil légal soit atteint. Il faut savoir, par ailleurs, que ces taux sont largement inférieurs à ceux qui résultent de procédés médicaux (radiographies par exemple)

5 REGARD SUR LA REUNION (L. MARTIN)

M. Luc Martin, garant de la concertation, rappelle que nous ne sommes qu'au début du processus de concertation, et qu'il est encore temps de développer l'information pour réunir un plus grand nombre de participants.

Il indique que les garants seront vigilants à la bonne mise en oeuvre du dispositif d'information prévu, tout en rappelant que les personnes affichant « Stop Pub » sur leurs boîtes aux lettres ont, de fait, sans doute été exclus de la distribution du dépliant.

M. Martin a apprécié la qualité des débats et la participation constante lors de cette réunion, tout en soulignant une appétence partagée pour des rendez-vous en présentiel, soumis à l'aval de la Préfecture.

Il note qu'il serait intéressant de préciser sur le site internet les références réglementaires relatives à la sécurité de la ligne.

Enfin, le sujet sensible des passages à niveau est clairement identifié, et appelle donc à une vigilance renforcée des garants dans l'affinement des aménagements tout au long de la concertation mais aussi après.

Atelier sécurité du 11 mai 2021

Modernisation de la ligne de fret

Nançois-Tronville - Gondrecourt-le-Château

ATELIER SECURITE – COMPTE RENDU

11 MAI 2021 – 18h00 à 20H00

1 CADRE DE LA REUNION

Logiciel utilisé : Zoom

Horaires : 18h00 – 20h00

Intervenants :

- Antony LARRONDO – SNCF Réseau, responsable de l'opération
- Frédéric MARCHAL – Agence Nationale de la gestion des déchets radioactifs (ANDRA), Chef du service Insertion territoriale Centre Meuse/Haute Marne
- Bernard MONOT – Consultant spécialisé dans les transports de matières dangereuses auprès de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique (AIEA)
- Fabien FERON – Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN), Directeur du Transport et des Sources
- Patrice ROLLINGER – Société de Transport Spéciaux Industriels (STSI), Directeur des Opérations
- Christian ROBBE-GRILLET - Secrétaire général de la Préfecture de la Meuse
- Jean-Daniel VAZELLE et M. Luc MARTIN – Garants

Animation / Modération :

- Hélène HERZOG STASI – Directrice conseil Etat d'Esprit Stratis
- Luc Roussel – Consultant Etat d'Esprit Stratis

Les **objectifs** de cette réunion :

- Présenter aux participants le projet de modernisation sur des aspects liés à la sûreté et la sécurité.
- Répondre à leurs questions et recueillir leurs avis/contributions.

Nombre de participants : 57 participants Zoom à 19h15

Note d'ambiance

La réunion s'est déroulée dans un climat attentif et calme, ayant permis une bonne articulation entre les présentations des intervenants-experts et les questions des participants. A noter : chaque intervention d'expert était suivie par une séquence d'échanges avec le public.

Les préoccupations saillantes à propos de la sûreté/sécurité de la ligne ont été l'exposition des riverains aux rayonnements ionisants, les dispositifs de sécurité des convois et la prévention des risques d'incident.

D'autres dimensions liées au projet ont été abordées, en particulier les nuisances sonores dues au passage des trains et la dévalorisation financière potentielle des habitations en bordure de ligne.

2 INTRODUCTION

Rappel du dispositif de concertation (H. HERZOG STASI)

Divers moyens sont mis à la disposition du public :
> Coupon T du dépliant distribué dans les boites aux lettres des 16 communes,
> Site Internet du projet,
> Adresse mail du projet,
> Registres en mairie,
> Réunions et ateliers thématiques.

L'évolution par rapport à la réunion d'ouverture repose sur l'allongement de la concertation jusqu'au 28 juin, afin de permettre d'organiser des rendez-vous en présentiel pour traiter des aménagements locaux.

Ces rendez-vous en présentiel auront lieu le 10 juin à Ligny-en-Barrois puis le 15 juin à Gondrecourt-le-Château, à chaque fois sur deux créneaux : 10h-12h et 18h-20h.

Mot des Garants (J-D. VAZELLE)

En tant que garants, nous sommes neutres et indépendants. Nous ne sommes pas liés aux porteurs de projet, et nous n'avons pas à prendre position. Nous sommes présents pour assurer que l'information et la concertation vise bien le dialogue entre toutes les parties.

Nous nous assurons de la qualité des informations et des réponses qui sont données aux interrogations du public.

Nous rédigerons, en fin de concertation, un bilan, auquel SNCF Réseau devra répondre par le biais d'un mémoire. Ces deux documents seront rendus publics.

3 PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET

La modernisation de la ligne de fret (A. LARRONDO, SNCF Réseau)

La ligne Nançois-Tronville – Gondrecourt-le-Château traverse 16 communes, 2 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), serpente le long de l'Ornain et est donc assez sinueuse. Elle a pour particularité de compter 59 passages à niveau, soit 1 tous les 600 m en moyenne. Ce nombre élevé a donc nécessité un important travail d'étude des aménagements nécessaires, qui se poursuivra par le biais de la concertation engagée.

Les trains circuleront à la vitesse maximale de 40 km/h du fait du profil de la ligne, ce qui n'est pas compatible avec du transport de voyageurs.

Le choix du mode ferroviaire pour desservir le site Cigéo est issu du débat public de 2013. A partir de Gondrecourt-le-Château, la ligne SNCF Réseau sera prolongée par une ligne complémentaire que nous appelons Installation terminale embranchée (ITE), sous maitrise d'ouvrage de l'ANDRA.

Les trois objectifs du projet sont :
> Acheminer les matériaux nécessaires à la construction de Cigéo.
Un train de fret représente en moyenne l'équivalent de 30 camions, ce qui permet de fait de limiter le trafic routier ainsi que les nuisances afférentes.
> Desservir le centre de stockage en phase opérationnelle pour l'acheminement des colis de déchets radioactifs. En effet, le mode ferroviaire est le plus sûr et donc le plus adapté pour ce type de transports.
> Renforcer le maillage ferroviaire du territoire, en permettant aux entreprises intéressées de se connecter au réseau ferré national.

Les travaux prévus sont conséquents : réfection totale de la plateforme et de la voie ferrée, rénovation d'ouvrages d'art, installation de systèmes de communication et d'aiguillages pour sécuriser et fluidifier les flux de trains, et enfin sécurisation des passages à niveau par le biais d'aménagements et de suppressions.

Pour ce qui est du trafic sur la ligne :
> Pendant la période de construction de Cigéo : pics de circulation à 6 trains par jour.
> En phase d'exploitation Cigéo : 8 trains par an en début d'exploitation, jusqu'à 73 trains par an ensuite (soit 6 trains par mois).
Les besoins de l'Andra ne dépasseront pas 6 circulations par jour au maximum.

En plus des trains affrétés par l'ANDRA, il y a une certaine latitude pour que les entreprises locales utilisent également la ligne. Le trafic sera limité à 8 circulations par jour ce qui laissera toujours au moins 1 aller-retour disponible pour des besoins autres que ceux de l'Andra.

Le calendrier technique présenté dépend évidemment de l'obtention des différentes autorisations administratives qui permettront de lancer les travaux, mais aussi des conclusions de la concertation qui pourraient conduire à des études complémentaires.
La réalisation des travaux est également conditionnée à l'obtention des autorisations administratives par l'Andra pour le lancement de Cigéo.

Le projet Cigéo (F. MARCHAL, ANDRA)

Il s'agira d'un centre de stockage réversible en couche géologique profonde pour les déchets radioactifs provenant essentiellement du traitement des barres de combustible usées des centrales nucléaires d'EDF. Deux catégories de déchets seront stockées sur le site de CIGEO si celui-ci est autorisé :

- des déchets de moyenne activité à vie longue (MAVL) (73 000 m^3 dont 60 % déjà produits à ce jour)
- des déchets de haute activité (HA) (10 000 m^3 dont 40 % déjà produits à ce jour).

Les aménagements Cigéo se composent d'une zone de descenderie (ZD) qui accueillera les colis par l'infrastructure ferroviaire (ligne SNCF Réseau + ITE de l'ANDRA). Les colis de déchets seront conditionnés sur cette zone dans un bâtiment spécifique, puis un funiculaire les acheminera à -500m sous terre dans la couche d'argile, au sein de l'installation de stockage. Une seconde zone, dite « Zone Puits (ZP) », est située à l'aplomb de l'installation de stockage. Cette zone est dédiée principalement aux installations de soutien aux activités souterraines de stockage et de travaux. Plusieurs puits y seront creusés permettant notamment l'aération et l'accès des personnels à l'installation souterraine. D'autre part, le nord de la ZP sera utilisé pour y stocker des verses issues des creusements.
En surface, les deux zones ZP et ZD seront reliées par une liaison inter-sites permettant les échanges de matériaux entre ces deux plateformes.

Un train de marchandises équivaut à 30 camions, soit 14 fois moins de CO2 émis par rapport à un poids lourd, et 200 fois moins de risques d'accident qu'une voiture.

4 PRESENTATIONS SUR LE THEME DE LA SURETE/SECURITE

Le cadre réglementaire (F. FERON, ASN)

Les missions de l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN) sont de :

- Contribuer à l'élaboration de la réglementation applicable au transport de substances radioactives ;
- Délivrer les agréments des modèles de colis de substances radioactives ;
- Contrôler les activités liées au transport des substances radioactives ;

- Participer à la gestion d'accidents impliquant un transport ;
- Contribuer à l'information du public.

La réglementation française découle des documents modaux établis au niveau international, le document fondateur fixant les bases communes étant produit par l'Agence Internationale de l'Energie Atomique. Pour le mode ferroviaire, le règlement international se nomme RID.

La démarche de sûreté du transport s'articule autour de 3 piliers qui sont, par ordre de priorité :

- La robustesse, par conception, du colis. Plus le contenu d'un colis est dangereux, plus le colis est robuste. Pour les colis qui iront vers Cigéo, ils seront de type B, ce qui veut dire qu'un agrément de l'ASN est nécessaire : le colis doit notamment résister à des épreuves sévères telles une chute d'une hauteur de 9 m, une immersion dans l'eau… Par ailleurs, la réglementation impose pour ces colis des débits de dose inférieurs à 2mSv/h au contact du véhicule et de 0,1mSv/h à deux mètres du véhicule
- La fiabilité des opérations de transport qui vise à éviter les incidents ou accident. Elle repose notamment sur la formation des intervenants et par les vérifications à effectuer préalablement ou en cours d'un transport ;
- La préparation à la gestion de crise (accident impliquant un transport de substances radioactives), tant par les différents acteurs du transport que par les pouvoirs publics.

Un transport de substances radioactives implique de nombreux acteurs. Les 2 acteurs majeurs sont :

- L'expéditeur, responsable de la conformité du colis confié au transporteur et de communiquer au transporteur les documents et instructions appropriés ;
- Le transporteur, qui doit notamment s'assurer de la formation du personnel réalisant l'acheminement.

Chaque année, pour l'ensemble des transports de substances radioactives en France, l'ASN réalise une centaine d'inspections, et a connaissance d'une centaine d'évènements significatifs, dont une dizaine impliquant le ferroviaire. Ces évènements sont très majoritairement classés 0 sur l'échelle INES, qui traduit la gravité de l'évènement (sur 7 niveaux).

- **<u>Les dispositions en amont du transport (B. MONOT, consultant spécialisé dans les Transports de Matières Dangereuses)</u>**

Les emballages de déchets nucléaires se composent comme suit :

Ø Des conteneurs composés, pour les déchets de haute activité (HA), de résidus radioactifs en provenance des centrales nucléaires et qui sont inclus dans une matrice de verre inerte, ininflammable et sans réaction nucléaire entretenue. Un tel conteneur de 400 kg contenant 11 kg de déchets représente la production de résidus radioactifs issus de la consommation électrique d'environ 2000 français pendant 25 ans.

Ø Ces conteneurs sont transportés dans des emballages en acier forgé, dont la robustesse est notamment assurée par l'épaisseur de blindage (110 t d'emballage contiennent 10 à 14 t de résidus radioactifs) et par des absorbeurs de chocs.

Ø Chaque emballage est chargé sur un wagon, depuis le site de Valognes.

Avec ces équipements, le wagon émet une radiation de 0,025 milliSievert (mSv) qui est absorbée par l'organisme si un individu demeure 10 minutes au contact du wagon, ou 1 heure à 10 m du wagon.

A titre de comparaison, l'irradiation naturelle moyenne en France s'élève à 2,9mSv/an, un diagnostic médical génère en moyenne pour l'organisme une dose de 1,5mSv/an. On peut également citer le cas de Thomas Pesquet qui, en 6 mois passés à bord de l'ISS, recevra plus de 100mSv.

<u>La chaîne logistique du transport (P. ROLLINGER, Société de Transports Spéciaux Industriels (STSI))</u>

STSI – filiale de SNCF spécialisée dans les transports industriels - organise le transport en tenant compte des paramètres sûreté, sécurité et réglementaire, en coopération avec Fret SNCF qui se charge du transport effectif.

Le groupe SNCF transporte 1 200 wagons de matières radioactives par an, dont 400 transports d'évacuation des combustibles usés des centrales nucléaires vers le centre de retraitement de La Hague.

Il existe deux types d'acheminement ferroviaire : la messagerie ferroviaire qui massifie les flux en transportant des charges de différents clients ; l'acheminement en train dédié, qui va du site expéditeur au site destinataire. Pour le projet Cigéo, les deux techniques pourraient être employées en fonction des besoins.

Le wagon type permet de transporter 120 tonnes, ce qui, sur le plan de la production ferroviaire, est un transport classique et non exceptionnel. Des systèmes d'arrimage du colis au wagon sont en place pour assurer la sécurité du transport face aux sollicitations en cours de transport ferroviaire.

Trois sites expédieront des colis vers Cigéo : La Hague (Manche), Bugey (Ain), Marcoule (Gard).

Si le gabarit des wagons est classique, le cadre réglementaire est plus strict :

- Le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises (RID) et l'arrêté Transport de Matières Dangereuses permettent de classer les matières dangereuses et de prescrire les conditions d'emballage et de transport.

- La protection physique des matières nucléaires en cours de transport est régie par le Code de la Défense, et nécessite pour chaque transport une autorisation du Service du haut fonctionnaire de défense et de sécurité du Ministère de la Transition Ecologique. Cette autorisation entraine une information des différentes entités chargées du suivi des transports. Par ailleurs, le stationnement des transports de matières nucléaires est encadré et limité à 30 heures. En cas d'arrêt supérieur à 2 heures, la mise en place d'une surveillance du wagon est obligatoire afin de prévenir les actes de malveillance. Enfin, le suivi du wagon se fait 7j/7, par GPS notamment.
- L'application des règles de sûreté des transports de matières radioactives, visant à réduire les risques liés à la matière transportée, Fret SNCF et STSI disposent notamment d'un conseiller en radioprotection chargé de la formation des personnels et du contrôle du respect du programme de protection radiologique.

Dans cette continuité ont lieu des contrôles radiologiques des transports : 200 points de contrôle sur le colis et le wagon, réalisés de manière double dont un par un organisme tiers indépendant.

Les dispositions en matière de sécurité civile (C. ROBBE GRILLET, Secrétaire général de la Préfecture de la Meuse)

la sécurité civile s'articule autour de 3 étapes :

1- Identifier le risque, en distinguant les accidents liés à des facteurs extérieurs (chute d'un arbre par exemple), les accidents relatifs au train et les actes de malveillance.

2- Prévenir ce risque, en disposant de plans de secours.

3- Maîtriser le risque, en disposant d'une chaîne de secours opérationnelle.

Le transport de matières nucléaires fait l'objet d'une réglementation internationale stricte, déclinée au niveau national, assujettissant l'expéditeur et le transporteur. La réglementation prévoit également des dispositifs de garde en cas d'arrêt du convoi, de suivi des convois voire d'escorte par les forces de sécurité dans certains cas.

Les autorisations sont données au plus haut niveau par le ministère de la Transition Ecologique, et font l'objet d'une information des acteurs parties-prenantes.

Le Commandement spécialisé pour la sécurité nucléaire de la Gendarmerie Nationale se charge d'une évaluation de la menace au niveau local et national.

Enfin, les plans de secours, et notamment le plan Organisation de la Réponse de Sécurité Civile (ORSEC), permettent de disposer d'une chaîne intégrée en cas de crise, organisant le déploiement des différentes forces de secours et garantissant la sécurité.

5 QUESTIONS/REACTIONS DU PUBLIC, ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Sur le devenir des maisons situées en bordure de voie

- **Mme Jocelyne X** s'interroge sur le devenir des habitations situées à proximité de la voie : « pourquoi laisse-t-on se construire de nouvelles habitations ? ». Elle demande également ce qu'il adviendra des personnes/entreprises ayant besoin de traverser la ligne pour accéder à leur propriétés (jardins, terrains…) en cas de suppression de passage à niveau.

M. Larrondo indique que la ligne existait par le passé avec des maisons autour ; cela continuera ainsi. Le type de trains qui circulera sur la ligne ne changera rien à la présence des habitations. Les nouvelles constructions, dont l'autorisation ne dépend pas de SNCF Réseau, respectent les règles de construction à proximité d'une voie ferroviaire, et subsisteront donc après la reprise du trafic.

Pour ce qui est des traversées de la ligne par des piétons ou des véhicules, le franchissement se fera au moyen des passages à niveau, dont plusieurs dizaines subsisteront. Concernant les passages à niveau supprimés et certains cas sensibles (comme le PN 7 bis à Ligny en Barrois), nous travaillerons avec les parties-prenantes sur les meilleures conditions d'accessibilité et de sécurité possibles.

Sur la question la radioactivité des déchets transportés

- **Mme Jocelyne X** regrette que le transport de déchets radioactifs soit banalisé. Elle insiste sur la nécessité de prendre en compte l'importance du sujet, d'informer les populations et sur les conséquences que ces transports auront sur la vie des riverains de la ligne.

M. Larrondo souligne le haut niveau de performance dont bénéficiera la ligne, en limitant notamment les risques liés aux passages à niveau. Tout est mis en œuvre pour réduire autant que possible les risques d'incidents. A vitesse normale, les trains n'auront aucun impact sur les habitations environnantes et leurs habitants.

- **Mme Lydiane Gérard** demande des précisions sur les expositions répétées auxquelles seront soumis les potagers, poulaillers et végétaux situés à proximité de la ligne.

Les trains de fret n'auront aucune incidence de rayonnement sur les êtres vivants se trouvant à proximité des voies, quels qu'ils soient. Il faudrait que les trains stationnent très longuement pour qu'il y en ait une.

Sur les dispositifs de sécurité des convois, et de prévention des risques

- **Mme Jocelyne X** souhaite savoir pourquoi il faut attendre 2 heures d'arrêt du train avant la mise en place d'un gardiennage. Elle se questionne également sur la durée de vie d'un wagon. Elle précise enfin que les wagons roulant sur la ligne à 30 km/h pourraient, par exemple, être victimes d'agressions comme des tags.

M. Rollinger explique que le délai de 2 heures est issu de la réglementation, et qu'il a sans doute été fixé ainsi pour conjuguer maîtrise du risque et souplesse de l'exploitation ferroviaire.

Il précise que les wagons n'ont pas de durée de vie limitée, mais qu'une grande rigueur s'applique à leur maintenance : une opération au moins tous les 4 ans complétée par des visites techniques régulières. Par ailleurs, le long de la voie ferrée, des détecteurs surveillent des dégagements de chaleur anormaux au niveau des roues des wagons.

Il indique que la vitesse des convois, même à 30km/h, reste trop élevée pour être à la merci des tags.

- **M.Fabrice Y** interroge les intervenants sur les mesures prévues en cas d'attentat.

M. le Secrétaire Général de la Préfecture de Meuse rappelle que les services spécialisés veillent en amont à identifier les risques d'attentat. Dans un second temps, si un attentat devait avoir lieu, les tests de robustesse des colis et la planification des secours permettent d'assurer une réponse adéquate en cas de crise.

- Des demandes de précision sont adressées à M. Féron sur la signification d'un événement classé 0 ou 1. A quel type d'incident cela correspond-il ?

Le niveau 0 évoqué précédemment se fonde sur l'échelle International Nuclear and Radiological Event Scale (INES) qui mesure la gravité d'un incident. L'échelle caractérise différents types d'anomalies, telles que des anomalies de signalisation/d'affichage sur le wagon, de débit de dose trop élevé voire de problèmes d'étanchéité, de collision ou de sortie de voie.

Au cours des 10 dernières années, aucune anomalie n'a remis en cause l'intégrité d'un colis pour ce qui est du transport de matières radioactives. Il s'agissait de dégradations mais pas d'atteinte à l'intégrité. Les quelques cas de niveau 1 liés au transport ferroviaire sont extrêmement rares, et concernent principalement les débits de dose reçus par les transporteurs de produits radio-pharmaceutiques.

Ces anomalies font l'objet d'une chaîne de signalement et d'analyse, afin de s'assurer de la cohérence des mesures prises par les industriels et donc d'éviter la reproduction de ce genre d'incidents.

- **Mme Lydiane Gérard** souhaite obtenir des précisions relatives à l'information des populations sur les risques, et à la formation aux comportements à avoir en cas de problèmes, qu'il s'agisse d'un simple arrêt de courte durée ou d'un incident plus grave. Elle souhaite également savoir comment les populations seront informées. Sur ce point précis, elle demande d'éviter la diffusion de flyers dans les boîtes aux lettres du fait des « Stop Pub » apposés par certaines personnes.

M. le Secrétaire Général de la Préfecture de la Meuse indique que, pour certains établissements, il existe des Plans Particuliers d'Intervention liés aux risques technologiques, qui peuvent intégrer la diffusion d'information aux différents acteurs et à la population.

En cas d'incendies notamment, les forces de secours, dans le cadre des différents plans existants, ont en charge la diffusion de l'information auprès des maires, qui informent ensuite la population.

Sur les nuisances liées à la ligne

- **M. Jacques Schellhorn** s'interroge sur les nuisances sonores générées par le futur trafic ferroviaire, notamment la nuit.

M. Larrondo indique qu'il n'y aura pas de circulations de nuit sur la ligne. Il précise également que les nouveaux composants de la ligne (longs rails soudés, traverses absorbant le bruit…) contribueront à limiter les impacts sonores.

Ceci étant, SNCF Réseau a mené des études et dispose d'une carte des points qui pourraient nécessiter une intervention complémentaire afin de réduire les nuisances.

Il existe des solutions si un besoin est identifié : isolation de façades, fenêtres isolantes, panneaux anti-bruit. A ce jour, sur le tracé de la ligne, un point a été identifié à Ligny-en-Barrois comme pouvant en justifier.

Sur le risque de dévalorisation du foncier en bord de ligne

- Le sujet des dévalorisations du foncier est jugé très sensible pour plusieurs participants (**M. Fabrice Y, Mme Lydiane Gérard)** qui estiment d'ailleurs que ces dévalorisations sont déjà à l'œuvre. Ils posent la question des compensations financières prévues pour les propriétaires dans le cadre du projet.

M. Larrondo explique que l'ambition de SNCF Réseau est d'apporter un équipement qui bénéficie au territoire en renforçant son maillage ferroviaire. Les compensations envisagées à ce jour le sont donc seulement pour des agriculteurs qui seraient impactés par la suppression d'un passage à niveau. En revanche, les maisons situées à côté de la voie ferrée

l'étaient déjà quand la ligne était utilisée, ce qui explique que SNCF Réseau n'envisage pas à ce jour de compensations pour leurs propriétaires.

- **M. Fabrice Y** note en réponse que « les personnes vivant le long de la ligne n'ont rien demandé ». Il demande quelles sont les responsables de SNCF Réseau à contacter pour approfondir cette question des dévalorisations.

M. Larrondo rappelle que SNCF Réseau appliquera la loi : s'il est avéré qu'une maison a subi un préjudice du fait de la modernisation de la ligne, une indemnisation sera envisagée. Mais il réaffirme aussi que les études ne concluent pas dans ce sens à ce stade.

Il invite à M. Fabrice Y à venir rencontrer l'équipe-projet à l'occasion d'un prochain atelier thématique consacré aux aménagements.

Sur le profil des trains/wagons qui circuleront

- **Mme Jocelyne X** s'interroge sur le nombre de wagons que compte un train, et donc sur le poids total d'un convoi au regard, notamment, de la résistance des ouvrages d'art.

Le poids d'un wagon peut aller jusqu'à 157 t, soit 22,5 t par essieu, ce qui correspond à une charge classique. Les wagons, et en particulier leur nombre d'essieux, sont conçus pour assurer une bonne répartition de la masse totale. Cela explique le fait qu'il n'y ait pas de classification « transport exceptionnel » pour ce genre de convois.

Sur le nombre de wagons, des exemples de trains de ce type à destination de l'Allemagne se composent de 12 ou 13 wagons.

Coté SNCF Réseau, chaque ouvrage d'art sera vérifié pour son aptitude à répondre à la charge attendue, et fera l'objet, si besoin, de travaux de consolidation.

- Quel sera le mode de propulsion des trains circulant sur la ligne ?

M. Larrondo explique que, la ligne n'étant pas électrifiée, les locomotives fonctionneront au diesel.

Sur les modalités de la concertation

- **Mme Jocelyne X** souhaite savoir comment retrouver les présentations de chaque intervenant.

SNCF Réseau informe qu'elles seront mises en ligne sur le site internet du projet, avec le compte-rendu de la réunion.

6 REGARD SUR LA REUNION (M. LUC MARTIN)

M. Luc Martin se réjouit de voir l'agenda de la concertation desserré, permettant notamment de tenir 4 réunions concrètes de terrain, pour discuter au cas par cas des passages à niveau.

Il approuve le fait que les présentations des intervenants soient mises en ligne, et demande qu'une diapositive de M. Monot soit traduite en français.

Il souligne les demandes de clarification du public sur 3 sujets :

- Le poids des colis/wagons/trains.
- Les dédommagements financiers liés aux dévalorisations du foncier.
- L'information des riverains sur la marche à suivre en cas d'incidents.

Atelier travaux du 20 mai 2021

MODERNISATION DE LA LIGNE DE FRET
NANÇOIS-TRONVILLE – GONDRECOURT-LE-CHÂTEAU
CONCERTATION
DU 3 MAI AU 8 JUIN 2021
Sécurité, travaux, aménagements...
Parlons-en ensemble !

SNCF RÉSEAU

Modernisation de la ligne de fret

Nançois-Tronville - Gondrecourt-le-Château

ATELIER TRAVAUX - COMPTE RENDU

20 MAI 2021 - 18h00 à 20H00

1 CADRE DE LA REUNION

Logiciel utilisé : Zoom

Horaires : 18h00 - 20h00

Intervenants :

- Antony LARRONDO - SNCF Réseau, responsable de l'opération
- Frédéric MARCHAL - ANDRA, chef du service Insertion territoriale Centre Meuse/Haute Marne
- Joël FELTEN - SNCF Réseau, chef de projet opérationnel
- Mickaël GRAN - SNCF Réseau, chargé de mission environnement et développement durable
- Jean-Philippe REGAIRAZ- SNCF Réseau, responsable Pôle Acoustique et Vibrations
- Jean-Daniel VAZELLE et Luc MARTIN - Garants

Animation / Modération :

- Hélène HERZOG STASI - Directrice conseil Etat d'Esprit Stratis
- Luc ROUSSEL - Consultant Etat d'Esprit Stratis

Les **objectifs** de cette réunion :

- Présenter aux participants le projet de modernisation sur des aspects liés aux travaux.
- Répondre à leurs questions et recueillir leurs avis/contributions.

Nombre de participants : 34 participants Zoom à 19h10

état d'esprit stratis

Note d'ambiance

La participation à cet atelier s'est révélée plus faible que lors des précédents rendez-vous. Les échanges ont été, une fois de plus calmes et constructifs, bien que les participants aient posé assez peu de questions.

La préoccupation ressortie le plus fortement est celle des nuisances liées aux travaux (bruit, poussière, environnement, déviations routières).

2 INTRODUCTION

Rappel du dispositif de concertation (H. HERZOG STASI)

Un rappel est fait sur l'allongement de la concertation jusqu'au 28 juin, afin de permettre la tenue d'ateliers en présentiel pour traiter des aménagements locaux.

Ces rendez-vous en présentiel auront lieu le 10 juin à Ligny-en-Barrois, sur deux créneaux : 10h-12h et 18h-20h ; puis à Gondrecourt-le-Château le 15 juin, sur deux créneaux également : 10h-12h et 18h-20h.

Mot des Garants (L. MARTIN)

M. MARTIN présente la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante qui veille à la participation des citoyens dans le processus d'élaboration des projets.

Dans le cadre de la concertation, les garants (MM. Martin et Vazelle) sont neutres et indépendants des porteurs de projet, et n'ont pas à prendre position sur le projet.

La présence des garants a pour but d'assurer que la concertation aboutisse à un véritable dialogue entre les parties, et que les publics obtiennent toute l'information nécessaire pour présenter et argumenter leurs contributions.

Les garants sont attentifs à ce que les porteurs de projet apportent des réponses à chacune des contributions. En fin de concertation préalable, ils rédigeront un bilan assorti de recommandations, auquel la SNCF devra répondre.

Les garants sont disponibles et peuvent être sollicités par tous, par voie de mail.

état d'esprit stratis

3 PRESENTATION

Présentation du projet de modernisation (A. LARRONDO)

La ligne ferroviaire traverse 16 communes, 2 établissement publics de coopération intercommunale (EPCI), serpente le long de l'Ornain et est donc assez sinueuse. Elle a pour particularité de compter 59 passages à niveau, soit environ 1 tous les 600 m. Ce nombre élevé a nécessité un important travail d'étude des aménagements nécessaires, travail qui se poursuivra par le biais de la concertation engagée.

Le choix de la desserte ferroviaire du centre Cigéo est issu du débat public de 2013 sur le projet. Au-delà de Gondrecourt-le-Château, la ligne sera complétée par une ligne complémentaire ANDRA.

Le projet de modernisation a 3 objectifs :
> Acheminer les matériaux de construction du centre de stockage géologique de déchets radioactifs Cigéo. Un train représente 30 camions en moins sur les routes, ce qui limite les nuisances et permet de gagner en sécurité des convois.
> Desservir le centre de stockage en phase opérationnelle pour la réception des colis de déchets radioactifs. En effet, le mode ferroviaire est le plus sûr pour ce type de transports. Sur une même distance, on compte 200 fois moins d'accident par le ferroviaire comparé au transport routier.
> Renforcer le maillage ferroviaire du territoire, en permettant aux entreprises intéressées de se connecter au réseau ferré national.

Pour ce qui est du trafic sur la ligne :
→ Pendant la période de construction de Cigéo : pic de circulation à 6 trains par jour.
→ En phase d'exploitation de Cigéo : 8 trains par an en début d'exploitation puis jusqu'à 73 trains par an (soit 6 trains par mois).

En plus de ces trains de déchets radioactifs, il y a toute latitude pour la circulation de trains de fret classiques pour les entreprises locales.

La capacité de la ligne est limitée pour assurer la sécurité des trains. Le maximum est de 8 circulations par jour au total (4 allers-retours). Cigéo nécessitant au maximum 6 circulations par jour, 2 circulations par jour minimum (1 aller-retour) seront disponibles pour les entreprises locales.

Pour ce qui est du calendrier technique projeté, celui-ci dépend bien évidemment de l'obtention des différentes autorisations administratives côté Andra et des conclusions de la concertation.

Dans le détail de l'organisation du chantier, plusieurs paramètres sont à l'œuvre pour agir sur le bruit :

- La planification des travaux : optimisation et gestion des tranches horaires bruyantes et de leur durée, en fonction de l'environnement.
- L'organisation spatiale du chantier : positionnement des sources de bruit (comme un groupe électrogène) et mise en place de protections.
- Le choix des méthodes et engins de chantier.

En parallèle, SNCF Réseau poursuit un dialogue constant :

- Surveillance des niveaux sonores émis et sensibilisation du personnel au bruit.
- Communication avec les riverains : contact mail, comité de suivi, permanences de chantier, avis riverains en boites aux lettres…
- Un engagement à apporter des réponses rapides aux désagréments subis.

Présentation des mesures de protection de l'environnement et du cadre de vie (M. GRAN)

M. Gran explique que le pôle environnement et développement durable de l'équipe projet est garant du respect des procédures administratives, ces dernières impliquant notamment dans le cadre du projet la réalisation d'une étude environnementale appelée « étude d'impacts ». Le projet est actuellement à la première phase de cette étude, qui consiste à réaliser un état initial précis sur l'ensemble des thématiques environnementales et de cadre de vie. Les éléments issus des études environnementales du projet de modernisation de la ligne viendront notamment alimenter le dossier d'enquête publique de l'Andra.

Présentation de l'état intial.

Lors de ces études environnementales, l'aire d'étude compte plusieurs dimensions :

- Tout d'abord une analyse fine de ce qui se trouve à 50 m de part et d'autre de la ligne (aire d'étude restreinte) ;
- Puis une analyse fine de ce qui est à 500 m de part et d'autre de la ligne (aire d'étude immédiate).

Dans le cas présent, les différentes zones naturelles inventoriées se situent dans la zone d'étude immédiate, mais aucune n'a été identifiée dans la zone d'étude restreinte, c'est-à-dire à moins de 50 m de part et d'autre de la ligne. Cela montre que le niveau de pression environnementale vis-à-vis des travaux est modéré.

Ces milieux naturels inventoriés se composent comme suit (quelques exemples ci-dessous):

- Des espaces naturels sensibles (Vierge Noire à Velaines, Rivière de l'Ornain)
- Des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) disposant d'une certaine richesse en termes d'habitat.
- Une Zone Natura 2000 (Bois de Demange-Saint-Joire).

Dans le détail de l'organisation du chantier, plusieurs paramètres sont à l'œuvre pour agir sur le bruit :

- La planification des travaux : optimisation et gestion des tranches horaires bruyantes et de leur durée, en fonction de l'environnement.
- L'organisation spatiale du chantier : positionnement des sources de bruit (comme un groupe électrogène) et mise en place de protections.
- Le choix des méthodes et engins de chantier.

En parallèle, SNCF Réseau poursuit un dialogue constant :

- Surveillance des niveaux sonores émis et sensibilisation du personnel au bruit.
- Communication avec les riverains : contact mail, comité de suivi, permanences de chantier, avis riverains en boites aux lettres…
- Un engagement à apporter des réponses rapides aux désagréments subis.

Présentation des mesures de protection de l'environnement et du cadre de vie (M. GRAN)

M. Gran explique que le pôle environnement et développement durable de l'équipe projet est garant du respect des procédures administratives, ces dernières impliquant notamment dans le cadre du projet la réalisation d'une étude environnementale appelée « étude d'impacts ». Le projet est actuellement à la première phase de cette étude, qui consiste à réaliser un état initial précis sur l'ensemble des thématiques environnementales et de cadre de vie. Les éléments issus des études environnementales du projet de modernisation de la ligne viendront notamment alimenter le dossier d'enquête publique de l'Andra.

Présentation de l'état intial.

Lors de ces études environnementales, l'aire d'étude compte plusieurs dimensions :

- Tout d'abord une analyse fine de ce qui se trouve à 50 m de part et d'autre de la ligne (aire d'étude restreinte) ;
- Puis une analyse fine de ce qui est à 500 m de part et d'autre de la ligne (aire d'étude immédiate).

Dans le cas présent, les différentes zones naturelles inventoriées se situent dans la zone d'étude immédiate, mais aucune n'a été identifiée dans la zone d'étude restreinte, c'est-à-dire à moins de 50 m de part et d'autre de la ligne. Cela montre que le niveau de pression environnementale vis-à-vis des travaux est modéré.

Ces milieux naturels inventoriés se composent comme suit (quelques exemples ci-dessous):

- Des espaces naturels sensibles (Vierge Noire à Velaines, Rivière de l'Ornain)
- Des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) disposant d'une certaine richesse en termes d'habitat.
- Une Zone Natura 2000 (Bois de Demange-Saint-Joire).

Pour ce qui est des habitats et espèces identifiées, il s'agit dans la zone d'étude (quelques exemples ci-dessous) :

- De cours d'eau (Ornain et affluents) dotés d'une ripisylve (végétation bordant des milieux aquatiques) d'Aulnes et de Frênes ; mais aussi de prairies humides.
- En termes d'espèces, des enjeux sont identifiés pour l'Agrion de Mercure, le Cuivré des Marais, le Grand Murin.

La typologie des milieux physiques dans l'aire d'étude immédiate comprend 2 points :

- Les masses d'eau souterraines : la ligne ferroviaire traverse les périmètres de protection de 7 captages d'adduction en eau, dont 3 sont concrètement interceptés par la ligne. A ce sujet, SNCF Réseau travaille de sorte à veiller à ce que les travaux n'impactent pas ces captages.
- Les eaux superficielles : la ligne s'insère dans le bassin versant de l'Ornain.

Dans ce cadre, SNCF Réseau veillera au respect de la réglementation liée au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie, au regard notamment des objectifs établis sur la protection des eaux superficielles et souterraines.

Exemples de mesures limitant l'impact environnemental du projet

La méthodologie ERC (Eviter – Réduire – Compenser) constitue le fil conducteur de SNCF Réseau sur ces enjeux environnementaux, sur la base de l'état initial élaboré.

Sur le milieu naturel, en réponse aux incidences potentielles du projet, SNCF Réseau peut mettre en œuvre des mesures d'évitement (ex : balisage des itinéraires pour les engins de travaux) et de réduction (ex : remise en état après travaux, déplacement d'espèces avant travaux…).

De la même manière, sur le milieu physique, afin d'éviter de potentielles pollutions des eaux ou inondations par remontée de nappe phréatique, des mesures d'évitement peuvent être mises en place (ex : interruption de chantier, pas de rejet dans le milieu naturel) et de réduction (ex : imperméabilisation du réseau de drainage).

Présentation du programme de travaux (J. FELTEN)

M. Felten rappelle que la modernisation de la ligne répond à un besoin de l'Andra de desservir la gare de Gondrecourt par des trains de fret, et de rétablir la performance de la ligne à vitesse de 40 km/h pour une durée de 100 ans. Le projet est actuellement au stade des études d'avant-projet, en cours de finalisation. Des investigations complémentaires seront réalisées courant 2021.

Les travaux qui interviendront sont de 5 types :

➢ Renouvellement de la plateforme et de la voie

La partie la plus conséquente des travaux consiste en la réfection de la totalité de la plateforme et de la voie ferrée : cela représente 18 mois de travaux, 200 personnes mobilisées, 60 000 traverses de béton… En premier lieu, il s'agira de déposer la voie existante (les anciens rails seront revalorisés et les traverses de bois, retraitées). Puis des engins de terrassement interviendront : à ce titre, les déblais seront réutilisés au maximum pour créer les voies de rétablissement liées au réaménagement de passages à niveau.
La création de la nouvelle plateforme se fera de préférence sur la base d'approvisionnements locaux. Enfin auront lieu les travaux de voie et de ballastage, puis de mise à niveau de la ligne. Ce chantier de grande ampleur mettra en œuvre toutes les techniques possibles de sorte à limiter dans le futur les opérations de maintenance.

Le cas particulier de la ligne à Ligny-en-Barrois et Velaines est pris en exemple afin d'illustrer l'approche de SNCF Réseau en zone urbanisée. Afin de limiter l'impact sur les populations, la circulation des engins se fera au maximum sur la trace de ligne. Des accès sécurisés par les passages à niveau seront également créés, afin de pouvoir cheminer sur la plateforme avec les engins de chantier.

Une grande attention sera portée au choix des itinéraires des camions et engins de chantier, en coordination avec les acteurs locaux. Des contacts seront également entrepris avec les opérateurs des chantiers à proximité de la ligne afin d'étudier les potentielles synergies (déviation de la RN135 notamment).

Les accès au chantier nécessiteront l'accès à des chemins privés ou à des routes communales. Pour ce faire, des contacts seront pris avec les propriétaires et gestionnaires de ces voies.

Le chantier nécessitera de 1 à 3 bases le long de la ligne, positionnées selon les opportunités qui pourraient notamment émerger lors de la concertation.

SNCF Réseau assurera un contrôle de la maîtrise d'œuvre des travaux, par le biais notamment de clauses spécifiques assurant la prise en compte des mesures de réduction d'impacts.

➢ Ouvrages d'art

Deux types de travaux sont à distinguer :

- Les travaux mineurs : étanchéité, maçonnerie, garde-corps (exemple des ponts-rails sur l'Ornain à Nançois, à Demange-aux-Eaux, à Gondrecourt).
- Les travaux structurels : reconstruction totale ou partielle (exemple du pont-route de la RD192 à Demange-aux-Eaux), travail sur le gabarit en largeur des ouvrages si des besoins locaux venaient à s'exprimer (pour permettre le passage de convois agricoles notamment).

De tels travaux structurels nécessiteront sans doute la fermeture de voies routières, ainsi que la mise en place de déviations provisoires sur des délais de quelques jours à quelques semaines, en concertation avec les acteurs locaux.

Par ailleurs, M. Felten explique que dans le cadre de ces chantiers, un besoin d'emprises à proximité des ouvrages entrainera des occupations temporaires, pour positionner les engins de chantier notamment. Ce besoin d'espaces amènera l'équipe projet à dialoguer avec les propriétaires terriens.
Enfin, M. Felten précise que ces travaux se feront essentiellement de jour.

➢ Systèmes de communication

Actuellement, les systèmes dont la ligne dispose ne permettent le passage que d'un seul train sur la ligne, et un train unique par jour. Les installations futures permettront de porter ce chiffre à 8 circulations par jour, et surtout d'engager deux trains sur la ligne simultanément.

Cela nécessite la mise en place de systèmes de sécurité appelés « transmetteurs », permettant de contrôler les aiguillages de la ligne et de ses embranchements. Ces transmetteurs seront installés à Lérouville (où se situe l'agent gérant la circulation de la ligne), à Nançois au départ de la ligne ainsi qu'à chaque embranchement.

➢ Mise en place et motorisation d'aiguillages en gare de Nançois Tronville

Il s'agit ici, par le biais de la motorisation des aiguillages, de permettre aux trains de s'engager directement de la ligne Paris-Strasbourg sur la ligne Nançois-Gondrecourt sans arrêt. Ces travaux en gare de Nançois-Tronville se feront obligatoirement la nuit, puisqu'ils nécessitent de suspendre les circulations sur les voies.

➢ Sécurisation des passages à niveau : aménagements et suppressions

La ligne compte 59 passages à niveau dont 22 devraient être supprimés. Les PN conservés bénéficieront de platelages neufs et seront équipés de barrières automatiques.

Deux solutions pour un PN supprimé :

- Soit la voie qui le traversait est réorientée vers le PN le plus proche.
- Soit la voie est mise en impasse, du fait qu'elle était très peu empruntée et que les parcelles continueront à être desservies par un autre itinéraire.

L'exemple du PN 61 à Houdelaincourt est détaillé : celui-ci sera automatisé. Les PN 63 et 64 au sud de la commune seront pour leur part supprimés, ce qui entrainera la création d'un rétablissement (par chemin existant et acquisition d'emprises) vers le PN 61 automatisé.

La géométrie (largeur des voies) des rétablissements qui seront créés n'est pas encore fixée : elle dépendra notamment des retours faits lors de la concertation.

4 QUESTIONS/REACTIONS DU PUBLIC, ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Sur la question des nuisances liées au chantier et à la ligne

- **Mme Jocelyne X** s'interroge sur la poussière qui sera émise par le chantier ; elle souhaite savoir ce qui est prévu pour limiter ces nuisances.

M. Regairaz évoque le dispositif de brumisation mis en place régulièrement sur les chantiers, qui permet d'éviter les grands nuages de poussière susceptibles de se former à proximité des habitations.

Toutefois, le projet n'est pas encore assez avancé pour déterminer précisément l'ensemble des dispositifs qui seront mis en place.

- La question est posée de savoir si les nouveaux matériaux utilisés lors des opérations de modernisation de la ligne permettront de réduire les nuisances sonores liées au passage de trains de fret.

La future voie qui sera installée se composera de traverses en béton dotées de semelles en caoutchouc pour éviter les contacts béton/métal, atténuant ainsi le bruit. Par ailleurs, les tabliers remplacés sur les ponts-rails seront de composition similaire à la voie de part et d'autre de l'ouvrage, limitant également les nuisances.

- **Mme Emmanuelle Dos Reis** s'interroge quant aux déviations prévues aux croisements de la voie et de la RN135 à Velaines et Ligny-en-Barrois. Le trafic routier sur cette route est en effet important, notamment en poids-lourds.

A ce stade des études, SNCF Réseau n'a pas encore étudié les déviations possibles sur ces deux cas particuliers. Il y aura sur ces deux lieux des points d'accès au chantier pour les engins. Le traitement de ces croisements dans le cadre du chantier nécessitera des coupures de circulation. Toutefois, des travaux ont déjà eu lieu sur cette voie et des itinéraires de déviation existent.

Ces scénarios seront explorés et décidés l'année précédant les travaux, soit à horizon 2022. Les coupures de circulation nécessitent par ailleurs des arrêtés municipaux étayés par des dossiers d'exploitation détaillant les propositions de déviation.

- **Mme Jocelyne X** demande ce qui sera fait vis-à-vis des petits cours d'eau d'un mètre à peine traversés par la ligne.

M. Felten indique que 57 ouvrages hydrauliques sont dénombrés le long de la ligne, correspondant à la traversée d'un cours d'eau. Dans le cadre des études en cours, la majorité de ces ouvrages doivent être reconstruits et font l'objet des mêmes études que les ouvrages

d'art. Par ailleurs, les fossés de drainage et d'assainissement de la ligne vont être refaits à neuf.

M. Gran complète sur le volet de protection des eaux superficielles, en assurant que ces aménagements sur les petits cours d'eau feront l'objet de dossiers de déclaration et d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau. Ces dossiers présenteront aux autorités administratives compétentes l'ensemble des travaux prévus, et les mesures qui seront mises en place afin de protéger l'environnement.

Sur la teneur des travaux qui seront entrepris sur la ligne

- **Mme Jocelyne X** aimerait savoir si, pour les villages pour lesquels la voie est proche, la ligne sera grillagée.

M. Felten répond que la voie ne sera pas clôturée sur tout son linéaire. Elle le sera conformément aux réglementations aux abords des passages à niveau, sur une vingtaine de mètres. Par ailleurs, en milieu urbain, il est envisageable de clôturer la ligne en partie en fonction du contexte.

- **Mme Jocelyne X** regrette que la présentation n'inclue que des photos de travaux déjà faits, et pas d'illustrations des ouvrages existants le long de la ligne afin de se faire une idée du contexte local.

M. Felten évoque les investigations faites par SNCF Réseau, desquelles ressort pour la majorité des ouvrages un état assez vétuste et des besoins de confortement, voire de remplacement des tabliers, au vu des charges qui seront transportées.

- **M. Martin** souhaite comprendre pourquoi le chemin de rétablissement en projet pour compenser la suppression des PN 63 et 64 se fera sur la gauche de la voie. Il s'interroge également sur le PN 62, absent de la cartographie présentée.

Dans ce cas précis, il existe un chemin communal qui permet de desservir la droite de la voie. Le rétablissement côté gauche répond, pour sa part, au besoin de desserte de terrains agricoles.

Pour ce qui est du PN 62, il s'agit d'un passage à niveau supprimé précédemment.

- **Mme Herzog-Stasi** pointe le nombre particulièrement élevé de passages à niveau sur la ligne.

M. Larrondo confirme que cette ligne est l'une des plus pourvues en passages à niveau en France, sans qu'il ne dispose d'explications à ce sujet.

Sur l'organisation du chantier

- **M. Vazelle** souhaite savoir si, sur les 18 mois de chantier, les travaux auront lieu sur la totalité de la ligne, ou s'ils se feront par séquences.

M Felten répond qu'à ce stade des études, il est probable que des travaux anticipés aient lieu sur les ouvrages d'art. Pour ce qui est des travaux de terrassement et d'équipement ferroviaire, il n'est pas encore possible de déterminer précisément le séquençage des travaux en fonction des secteurs géographiques. Il s'agit d'un chantier linéaire, pour lequel les précisions dépendront également des prestataires qui interviendront.

- **Mme Emmanuelle Dos Reis** se demande comment feront les équipes-chantier de SNCF Réseau en cas de refus d'un particulier d'ouvrir l'accès à son chemin privé.

Les équipes-chantier n'entreront pas sur des propriétés sans accord des propriétaires. En cas de refus, d'autres solutions devront être envisagées.

- La question des horaires des travaux est également soumise à l'équipe projet.

Les travaux se feront essentiellement de jour, à l'exception des travaux évoqués précédemment en gare de Nançois-Tronville. Une autre exception pourrait être le remplacement d'un tablier sur une route fréquentée, pour lequel le délai de fermeture de la voie serait restreint et nécessiterait donc des travaux de jour et de nuit pour respecter le délai. Toutefois, les travaux de jour seront toujours privilégiés.

- **Mme Herzog-Stasi** s'interroge sur le type d'entreprises qui travailleront sur le chantier, et sur le nombre d'emplois que cela représentera.

M. Felten déclare que ce type de chantiers fait appel à des majors des travaux publics, mais privilégie aussi le recours à des entreprises locales pour la sous-traitance. Les marchés contiennent des clauses d'insertion favorisant l'emploi local, sans que SNCF Réseau ne dispose d'autres leviers pour imposer aux entreprises de travailler avec des sous-traitants locaux.

M. Larrondo complète en soulignant les efforts faits par SNCF Réseau pour découper les marchés en marchés de petite taille, afin de faciliter l'accès à des entreprises locales.

Sur les aspects budgétaires du projet

- **Mme Dos Reis** souhaite savoir qui prendra en charge les éventuelles hausses du budget du projet consécutives à la concertation.

SNCF Réseau reconnaît que le budget peut évoluer à ce stade de l'opération. Sa mission est d'assurer le meilleur rapport qualité-prix possible. Si le budget devait augmenter, il serait pris en charge par l'Andra.

Sur les modalités de concertation

- **Mme Dos Reis** demande si le nombre de participants sera limité lors des ateliers Aménagements en présentiel.

Mme Herzog-Stasi confirme que ces ateliers seront accessibles sur inscription préalable par le biais du site internet du projet. La jauge maximale sera d'une cinquantaine de participants par réunion, ce qui justifie la tenue de deux réunions sur une même journée pour augmenter les possibilités de participation.

5 REGARDS SUR LA REUNION

M.Antony Larrondo, responsable de l'opération - SNCF Réseau

M. Larrondo explique que l'organisation de cette réunion sur la thématique travaux, bien qu'intervenant assez tôt en amont de la concrétisation de ceux-ci, résulte d'une volonté de SNCF Réseau d'ouvrir à la concertation tous les champs liés au projet. L'équipe projet souhaite montrer qu'elle est à l'écoute du territoire, pour adapter les travaux aux remontées des acteurs locaux. La priorité de l'équipe projet sera d'abord d'éviter de perturber le territoire, puis de réduire voire de compenser les conséquences liées aux travaux.

L'équipe projet a décidé de positionner les ateliers aménagements à la fin de la concertation, puisque l'évolution des conditions sanitaires permettra enfin de rencontrer physiquement les riverains.

M.Jean-Daniel Vazelle, garant de la concertation

Tout d'abord, M. Vazelle déplore la faible participation du public à cette concertation, malgré l'information mise en place. Il espère toutefois que les rencontres en présentiel pour les aménagements permettront de générer une plus forte participation.

Au sujet de la méthodologie Eviter Réduire Compenser, M. Vazelle note l'usage par l'équipe projet des termes « anticiper, analyser, planifier, organiser, informer, dialoguer, écouter, choisir des méthodes ». Ces principes doivent s'appliquer, au-delà des études environnementales, tout au long de ce projet. La dialogue avec le territoire permet en effet de recueillir des éléments qui ne seraient pas vus par des bureaux d'études.

Enfin, le besoin de dialogue est aussi prégnant au sujet des passages à niveau : il faut voir avec les partenaires du territoire leurs besoins et souhaits. Sur les ouvrages d'art, les besoins d'espaces pour le chantier feront également appel au dialogue avec les propriétaires terriens (particuliers et collectivité).

Il faut donc que les principes évoqués par l'équipe projet deviennent de véritables engagements, notamment en ce qui concerne la continuité du dialogue, au-delà de ces réunions.

M. Vazelle encourage enfin les participants à inciter leur entourage concerné par le projet à venir contribuer au dialogue.

Atelier aménagements secteur nord du 10 juin 2021

Modernisation de la ligne de fret

Nançois-Tronville - Gondrecourt-le-Château

ATELIER AMENAGEMENTS SECTEUR NORD – COMPTE RENDU

10 JUIN 2021 – 10h00 à 12h00 et 18h00 à 20H00

1 CADRE DE LA REUNION

Réunion en présentiel : Hall des Annonciades, Ligny-en-Barrois

Horaires : 10h – 12h / 18h – 20h

Intervenants :

- Antony LARRONDO – SNCF Réseau, responsable de l'opération
- Joël FELTEN – SNCF Réseau, chef de projet opérationnel
- Jean-Daniel VAZELLE et Luc MARTIN – Garants

Animation / Modération :

- Luc ROUSSEL – Consultant Etat d'Esprit Stratis

Les **objectifs** de cette réunion :

- Présenter aux participants le projet de modernisation sur des aspects liés aux aménagements et passages à niveau le long de la ligne
- Répondre à leurs questions et recueillir leurs avis/contributions.

Nombre de participants :
Sur les deux sessions, 23 riverains.

Note d'ambiance

La participation à ces ateliers en présentiel a certes généré une participation peu élevée, mais a cependant permis des échanges qualitatifs et précis sur le contexte local des aménagements soumis à la concertation. Ces échanges constructifs, qui se sont animés à quelques moments, ont permis de faire remonter à l'équipe projet des réalités et ressentis locaux qui permettront d'améliorer l'insertion du projet sur le territoire.

Plusieurs points ont été relevés, parmi lesquels la question de l'élargissement du pont-rail de Menaucourt, ainsi que le besoin de sécurisation de la ligne au regard de facteurs extérieurs (piétons qui traversent la ligne en zone urbanisée, éboulis, véhicules circulant sur la N4 en surplomb de la ligne).

2 INTRODUCTION

Mot des Garants (JD VAZELLE)

MM. Vazelle et Martin présentent la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante qui veille à la participation des citoyens dans le processus d'élaboration des projets.
Dans le cadre de la concertation, les garants (MM. Martin et Vazelle) sont neutres et indépendants des porteurs de projet, et n'ont pas à prendre position sur le projet.

La présence des garants a pour but d'assurer que la concertation aboutisse à un véritable dialogue entre les parties, et que les publics obtiennent toute l'information nécessaire pour présenter et argumenter leurs contributions.

Les garants seront attentifs à ce que les porteurs de projet apportent des réponses à chacune des contributions. Ainsi, les garants rédigeront en fin de concertation un bilan public assorti de recommandations, auquel la SNCF devra répondre.

Les garants sont disponibles et peuvent être sollicités par tous, par voie de mail.

3 PRESENTATION

Présentation de la ligne (A. LARRONDO)

La ligne traverse 16 communes, 2 EPCI, serpente le long de l'Ornain et est donc assez sinueuse. Cette ligne a pour particularité de compter 59 passages à niveau, ce qui est un nombre élevé (1 tous les 600m). Ce nombre élevé a donc nécessité un important travail de préparation des aménagements, travail qui se poursuivra par le biais de cette démarche de concertation engagée.

Le choix de ce projet ferroviaire est issu du débat public Cigéo de 2013. La ligne entre les gares de Nançois-Tronville et de Gondrecourt-le-Château sera complétée par une ligne complémentaire (ITE) sous maitrise d'ouvrage de l'ANDRA pour rejoindre le site de stockage des déchets nucléaires.

Trois objectifs pour la ligne modernisée :
> Acheminer les matériaux de construction du centre de stockage géologique de déchets radioactifs. Un train représente 30 camions en moins sur les routes, ce qui limite les nuisances et permet de gagner en sécurité des convois.
> Desservir le centre de stockage en phase opérationnelle pour la réception des colis de déchets radioactifs. En effet, le mode ferroviaire est le plus sûr pour ce type de transports. Sur une même distance, on compte 200 fois moins d'accident par le ferroviaire, comparé au transport routier.
> Renforcer le maillage ferroviaire du territoire, en permettant aux entreprises intéressées de se connecter au réseau ferré national.

Pour ce qui est du trafic sur la ligne :

→ Pendant la période de construction de Cigéo : pic de circulation à 6 trains par jour.
→ En phase d'exploitation Cigéo : 8 trains par an en début d'exploitation, jusqu'à 73 trains par an (soit 6 trains par mois).

La capacité de la ligne est limitée pour assurer la sécurité des trains. Le maximum sera donc de 8 circulations par jour au total (4 allers-retours). Cigéo nécessitera au maximum 6 circulations par jour sur la ligne, ce qui laisse donc au minimum 2 circulations (1 aller-retour) par jour aux entreprises locales.

Pour ce qui est du calendrier technique projeté, celui-ci dépend bien évidemment de l'obtention des différentes autorisations administratives qui permettront de lancer les travaux de l'Andra, mais aussi des potentielles conclusions de la concertation.

Présentation du programme de travaux (J. FELTEN, SNCF Réseau)

J. Felten rappelle que la modernisation de la ligne répond à un besoin de l'Andra de desservir le site de Cigéo par des trains de fret, et de rétablir la performance de la ligne à vitesse à 40km/h pour une longue durée afin de limiter les interventions de maintenance dans les prochaines décennies.
Le projet est actuellement au stade des études d'avant-projet, en cours de finalisation. Des investigations complémentaires seront réalisées courant 2021 (de fin juin à septembre).

Les travaux qui interviendront sont de 5 types :

- Renouvellement de la voie et du ballast

La partie la plus conséquente des travaux consiste en la réfection de la totalité de la plateforme et de la voie ferrée : cela représente 18 mois de travaux, 200 personnes mobilisées, 60 000 traverses de béton… En premier lieu, il s'agira de déposer la voie existante, en revalorisant les rails et en retraitant les traverses en bois. Par la suite, des engins de terrassement interviendront. Les déblais seront réutilisés dans la mesure du

possible pour créer les voies de rétablissement liées au réaménagement de passages à niveau. La création d'une nouvelle plateforme se fera de préférence sur la base d'approvisionnements par des carrières locales. Enfin auront lieu les travaux de voie et de ballastage, puis de mise à niveau de la ligne. Ce chantier de grande ampleur mettra en œuvre toutes les techniques possibles de sorte à limiter dans le futur les opérations de maintenance.

Le cas particulier de la ligne à Ligny-en-Barrois et Velaines est pris en exemple afin d'illustrer l'approche SNCF Réseau en zone urbanisée. Afin de limiter au maximum l'impact sur les populations, la circulation des engins se fera au maximum sur la « trace » de la ligne donc directement sur les emprises de SNCF Réseau. Des accès par les passages à niveau seront utilisés pour cheminer sur la plateforme avec les engins de chantier.
Une grande attention sera portée sur le choix des itinéraires des camions et engins de chantier, en coordination avec les élus locaux. Des contacts seront également entrepris avec les opérateurs des chantiers à proximité de la ligne afin d'étudier les potentielles synergies (déviation de la RN135).

Les accès au chantier nécessiteront toutefois obligatoirement des espaces pour le stockage et les bases travaux/vie, qui feront l'objet de discussions avec les élus et riverains quant aux opportunités de surfaces à occuper pour la durée du chantier. Un besoin d'accès à des chemins privés ou routes communales sera aussi généré par le projet. Le chantier nécessitera de 1 à 3 bases tout au long de la ligne, positionnées selon les opportunités, qui pourraient notamment émerger lors de la concertation. A ce titre auront donc lieu des prises de contact avec les propriétaires/gestionnaires de ces voies.

- Ouvrages d'art

26 ouvrages d'art entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château, qui ont fait l'objet d'investigations en 2016.

J. Felten distingue à ce sujet différents types de travaux :

- Travaux mineurs : étanchéité, maçonnerie, garde-corps.
- Travaux structurels : remplacement des tabliers, reconstruction totale ou partielle (exemple du pont-route de la RD192 à Demange-aux-Eaux), travail sur le gabarit en largeur des ouvrages si des besoins locaux s'exprimaient (pour permettre le passage de convois agricoles notamment).

De tels travaux structurels nécessiteront sans doute la fermeture de voies routières, ainsi que la mise en place de déviations provisoires sur des durées de quelques semaines, en concertation avec les acteurs locaux. L'exemple du Pont Rail de Menaucourt est pris : celui-ci pourra également faire l'objet de travaux sur son gabarit, selon les besoins exprimés lors de la concertation.

Par ailleurs, J. Felten explique que dans le cadre de ces chantiers, un besoin d'emprises à proximité des ouvrages entrainera des occupations temporaires, pour positionner les engins

de chantier notamment. Ce besoin d'espaces amènera l'équipe projet à dialoguer avec les propriétaires.

- Systèmes de communications

Actuellement, la ligne dispose d'un système ne permettant le passage que d'un seul train à la fois sur la ligne avec une limite de 4 circulations par jour au maximum. Les installations futures permettront de porter ce chiffre à 8 circulations par jour, et surtout d'engager deux trains sur la ligne simultanément.

Cela nécessite la mise en place de dispositifs de sécurité appelés « transmetteurs » permettant de contrôler la position des aiguillages de la ligne et de ses embranchements. Ces transmetteurs, sont des installations qui renforcent la sécurité de la ligne.

- Mise en place et motorisation d'aiguillages en gare de Nançois-Tronville

Il s'agit ici, par le biais de la création de de la motorisation des aiguillages, de permettre aux trains de s'engager directement de la ligne Paris-Strasbourg à la ligne Nançois-Tronville - Gondrecourt-le-Château sans arrêt et sans manœuvre de retournement sur les voies principales de la ligne Paris-Strasbourg.

- Sécurisation des passages à niveau : aménagements et suppressions.

La ligne compte 59 passages à niveau (PN) dont 22 devraient être supprimés, 21 automatisés, et les 16 déjà automatisés remis aux normes. Les PN conservés bénéficieront de platelages neufs et seront équipés de barrières automatiques.

Il est enfin important de noter que la ligne historique disposait de 2 voies. Cet espace supplémentaire permettra une réalisation des aménagements sur les emprises SNCF Réseau. Après Ligny-en-Barrois, 1 voie latérale pour la maintenance s'ajoutera à la voie de circulation, occupant la majorité du foncier SNCF Réseau et nécessitant potentiellement des besoins de foncier pour les aménagements de voiries de rétablissement.

Présentation des aménagements prévus sur le secteur Nord (J. FELTEN / A. LARRONDO, SNCF Réseau)

- **Aménagement du PN3 :**

Les aménagements envisagés : création d'un trottoir, clôtures à changer.

Sujet identifié : l'accès à un entrepôt et à un quartier résidentiel au niveau du PN peut s'avérer dangereux, notamment pour des poids lourds qui emprunteraient le tourne-à-gauche. En effet, en cas de remontée de file, le camion pourrait se retrouver engagé sur la voie ferrée.

Propositions : suppression du tourne à gauche et différentes hypothèses pour permettre une continuité d'accès à cette zone (rond-point pour permettre l'accès à la parcelle en tournant à droite, autre itinéraire de contournement par le sud de la zone).

Réactions :

- **Un participant** fait remarquer que la déviation routière de Velaines devrait permettre aux camions de ne plus emprunter cet axe, puisqu'ils arriveront maintenant majoritairement de Bar-le-Duc

L'équipe projet répond que, bien que la déviation soit faite pour cela, la desserte de l'entrepôt nécessitera sans doute toujours une circulation poids-lourds par le centre de la commune. Il faut donc prévoir ce cas.

- **Un participant** souhaite savoir comment se passera la traversée de la ligne par la future déviation routière.

Cette déviation passera par un pont-route au-dessus de la voie ferrée.

- **Suppression du PN 4 piéton**

Les aménagements envisagés :
Clôture de part et d'autre du PN.
A gauche de la ligne, une sécurisation des voies piétonnes pourrait être réalisée.
Sur la droite, une voie de passage piéton rabattant jusqu'au PN 3 (150m), sur les emprises foncières SNCF Réseau.

SNCF Réseau ne dispose pas d'assez de foncier pour envisager une passerelle au-dessus de la voie.

Réactions :

- M. Martin note donc que dans ce cas, l'interruption du passage direct entrainera pour un utilisateur, un cheminement de 300m contre 10m à ce jour.

- **Un participant** s'interroge sur la fréquentation de ce PN piéton.

SNCF Réseau n'a pas fait de relevé de passages sur ce PN. Un autre participant répond qu'il s'agit d'un PN régulièrement utilisé pour la balade. De courts rétablissements piétons ne devraient donc pas être gênants.

- **Suppression PN 6 / Rabattement vers le PN 5 automatisé**

Les aménagements envisagés :

Automatisation du PN5 avec barrières, feux et clôtures de part et d'autre.

Proposition de création d'un chemin de rabattement sur la droite de la ligne jusqu'au PN5, sur les emprises SNCF Réseau. S'il n'y a pas de rabattement, la mise en impasse nécessitera des aménagements en concertation notamment avec les services de secours, pour permettre le retournement des véhicules.

Réactions :

- **Un participant** habite sur une parcelle à proximité immédiate du PN6, et souhaiterait avoir une visibilité sur les aménagements à venir et les besoins d'emprises, dans l'optique d'un projet personnel qu'il souhaiterait réaliser.

L'équipe projet prend note de cette situation.

❖ Suppression du PN7 bis et rabattement vers le PN10

Les aménagements envisagés

SNCF Réseau sait que ce PN constitue un enjeu particulier, pour lequel le maire de Ligny-en-Barrois a déjà alerté, notamment au titre de cette concertation.
Le maintien d'un PN piéton n'est pas possible sur ce type de ligne, la réglementation l'interdit.

Des discussions ont donc lieu avec la mairie. La ville a un projet de passage souterrain privé, réservé aux personnels de l'Ehpad. Le cheminement pour la promenade vers le port de plaisance se ferait par le PN10.

Les aménagements en termes de trottoirs seront à concerter également avec la ville.

❖ Suppression des PN14/17/18 ; Rabattement vers le PN16

Les aménagements envisagés

Rétablissement sur la droite de la ligne, sur des emprises privées (des contacts sont en cours avec les propriétaires fonciers). Ces besoins de foncier privé se justifient par la création, après Ligny-en-Barrois, d'une voie de maintenance en plus de la voie de circulation, occupant la totalité du foncier SNCF Réseau.

SNCF Réseau souhaite avoir par le biais des riverains, des données sur les besoins en termes de largeur des voies de rétablissement.

Réactions :

- **Un participant** rappelle que le PN17 est dangereux, puisqu'un accident mortel s'y est déjà produit.

- **Un autre participant** souhaite connaitre la propriété des chemins de rétablissement qui seront créés : SNCF Réseau ou chemin communal ?

L'équipe projet précise que ces voies de rétablissement deviendront des voies communales.

❖ Aménagement du PN 24 ; Suppression des PN 25 et 26 et rabattement vers PN 24

Les aménagements envisagés

Face au risque de remontée de file, SNCF Réseau envisage la suppression de tourne à gauche, la création d'une voie d'accélération sur la droite, et la création d'un rond-point à proximité pour permettre le retournement des véhicules dans la direction opposée.

Réactions :

- **Un participant** note que sur la ligne, les trains progresseront à 40km/h et ne pourront pas s'engager sur la voie sans feu vert. Le risque de percuter une voiture est donc minime. Il estime que côté voie, la visibilité est bonne, mais que le travail concerne la route.

- **Une participante** note que le danger du tourne-à-gauche est limité, puisque peu de voitures l'utilisent et puisque les gros gabarits agricoles n'empruntent pas cette voie.

L'équipe projet précise que, même si les véhicules agricoles n'empruntent pas la voie, le danger demeure pour les véhicules légers en cas de remontée de file.

- **Un participant** note au niveau de ces passages à niveau l'étroitesse entre la voie ferrée, la voie routière départemental et une falaise qui peut être source d'éboulis du fait d'une érosion grandissante. Quelles mesures seront mises en place afin de prévenir ces risques d'accidents ?

Les clôtures ne sont que pour les passages à niveau. La première infrastructure à souffrir des éboulis sera la route, ce qui implique que le gestionnaire de la voie départementale prendra les dispositions pour éviter ces éboulements, prévenant ainsi les risques pour la voie ferrée en contrebas.

❖ Aménagement du PN 29 ; Suppression des PN 27 et 28

Les aménagements envisagés

Pas de rétablissement envisagé.
Suppression du PN 28 car il s'agit d'un PN piéton qui semble peu emprunté.
Idem pour le PN 27.

Réactions :

- **Un participant** relève que les voitures arrivant de Ligny-en-Barrois, pour tourner à gauche et traverser le PN29, se mettent en danger en cas de fermeture du passage à niveau étant donnée la faible longueur de la voie de croisement. Il n'y a pas la longueur pour qu'un semi-remorque ou un bus se mette en attente de la réouverture du PN.

Le bureau d'études Cerema n'a pas fait de recommandations à ce sujet puisque ces questions sont du ressort du gestionnaire de la voie départementale. Des discussions pourront avoir lieu avec le Département à ce sujet.

- **Un participant** rappelle qu'ils ne font qu'indiquer à SNCF Réseau les risques qu'ils estiment importants à prendre en compte, en espérant que ces remontées permettront un dialogue entre les parties prenantes (Andra, SNCF, département…) pour minimiser les risques. Il attend donc de la part de l'équipe projet qu'elle prenne note de ces remarques pour dialoguer avec les acteurs concernés, sans rejeter systématiquement la responsabilité sur un autre acteur.

SNCF Réseau affirme qu'elle ne souhaite pas éluder ces remarques. Leur résolution dépend toutefois de discussions qui ne peuvent pas avoir lieu ici. Tous les risques seront remontés et traités avec les concernés.

❖ **PN 20 et pont-rail de Menaucourt**

Les aménagements envisagés

Ce pont est lié à un autre pont à proximité immédiate, qui surplombe le canal. Des interventions seront nécessaires sur ces ouvrages, ce qui ouvre la question d'un réaménagement de ce pont-rail, notamment en ce qui concerne son gabarit. Une telle intervention peut également résoudre le problème de l'accès à la commune de Menaucourt par des engins agricoles larges. Cet élargissement du passage pourrait par ailleurs permettre la suppression du PN20.

Réactions :

- **Un participant** souligne qu'il y a non seulement des besoins en largeur, mais également en hauteur, ce qui est plus difficile à modifier. Par ailleurs, il note la présence d'inondations dans cette zone, pour conclure sur le besoin de ne pas supprimer le PN20.

- **M. Martin (garant)** poursuit en indiquant que ce pont-rail est le seul accès goudronné de la ville de Menaucourt : la modernisation de la ligne pourrait donc être l'occasion de doter la commune d'un accès standardisé. Le PN 20 se situe par ailleurs sur une voie routière très artisanale.

L'équipe projet estime qu'en largeur, la situation sera améliorable. En hauteur, les aménagements seront contraints. Mais SNCF Réseau va demander au bureau d'études de regarder ce point spécifique.

- **Un participant** précise que les exploitants agricoles utilisent à ce jour le PN 20 pour accéder à la commune.

L'équipe projet prend note du sujet afin de connaitre les besoins en termes de hauteur. Si SNCF Réseau arrive à dégager une hauteur réglementaire sous ce pont-rail, la question de la suppression du PN20 se posera. Si cela n'est pas possible, la question de la suppression ne se posera pas.

- **Un autre participant** note les dangers pour les piétons d'emprunter ce pont-rail.

SNCF Réseau répond qu'il est envisageable d'aménager un trottoir en cas d'élargissement du pont-rail.

- **Un agriculteur et conseiller municipal** de Menaucourt déclare qu'une suppression du PN20 accompagnée d'un élargissement du pont rail serait profitable. En effet, l'ouvrage artisanal qui mène au PN20 nécessite un réaménagement couteux pour la commune, justifiant l'intérêt de la commune pour un élargissement du pont-rail. Il souhaite par ailleurs une concertation entre SNCF Réseau et la municipalité actuellement en projet de remembrement.

L'équipe projet prend le contact de cette personne, afin notamment d'obtenir des données précises sur les gabarits des véhicules qui seraient amener à passer sous l'ouvrage.

- **Ce même riverain agriculteur et conseiller municipal de Mena**ucourt précise les dimensions idéales qui conviendraient : 4.50 mètres de haut et 6 mètres de large pour permettre le passage des engins agricoles.

Selon l'équipe projet, ces dimensions sont envisageables et feront l'objet d'études afin de confirmer ou d'infirmer ce projet.

- Face à l'imprévu que constitue l'aménagement de ce pont-rail, **un participant** souhaite savoir si cela impactera le budget du projet.

La mise à niveau d'un ouvrage comme celui-ci est prise en compte dans le budget prévisionnel, avec ce qu'il faut prévoir comme prévisions pour risques.

- Un peu plus au sud, **un participant** souhaite connaitre le sort qui sera réservé au pont-canal.

Selon J. Felten, il est fort probable que le pont-canal soit reconstruit à l'occasion des opérations de modernisation de la ligne. Des investigations complémentaires auront lieu cet été afin d'apporter une réponse définitive à cette question.

4 AUTRES QUESTIONS/REACTIONS DU PUBLIC, ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

❖ Sur le cas de la Nationale 4 surplombant la ligne

- **Un participant** évoque un accident routier qui s'est déroulé il y a plusieurs années sur la nationale 4 ? Un camion a chuté depuis la RN4 sur la route en contrebas. La ligne se situe également sous la RN4, quels aménagements seront faits en conséquence pour la sécurité de la ligne.

SNCF Réseau n'est pas responsable des aménagements sur la route nationale 4. Le projet de modernisation ferroviaire ne prévoit donc pas d'aménagements sur cette route.

❖ Sur le cas du PN 13 permettant l'accès à l'entreprise Evobus.

- Après quelques échanges sur ce passage à niveau, avec l'appui de la projection Google Maps, **un participant** précise la situation : des parkings sont présents de part

et d'autre de la ligne, ce qui draine des flux de personnes considérables, y compris piétons, se rendant ou sortant de l'usine. L'entreprise compte près de 1400 employés et les piétons traversent la voie au niveau du passage à niveau routier. Un participant relève que ce PN routier est utilisé en grande partie par des piétons, puisque le parking utilisé par les employés de l'entreprise se situe de part et d'autre de la ligne. Il souhaiterait connaitre les mesures de sécurisation qui seront prévues.

L'équipe projet répond que le passage à niveau faisant face à l'entreprise Evobus est actuellement un passage routier, qui est déjà automatisé, et qui sera sécurisé dans le cadre de la modernisation de la ligne. Ce passage à niveau 13 ne sera pas supprimé, des aménagements pourront être réalisés pour sécuriser la circulation des piétons (trottoirs). La réglementation impose également la présence de clôtures de part et d'autre des passages à niveau sur une vingtaine de mètres.
Des contacts seront pris par SNCF Réseau avec Evobus. Le projet est actuellement en phase de concertation, ce qui implique des discussions à venir, avec les responsables de l'entreprise, afin de déterminer les aménagements à mettre en œuvre.
Cependant, dans le cas de passages à niveau uniquement piétons, s'il y en a proximité, ceux-ci seront supprimés.

- **Un participant** note que sur la ligne Paris-Strasbourg, à quelques kilomètres du début de la ligne 027 000, demeurent des passages à niveau piétons en fonctionnement. Il souhaiterait donc comprendre ces différences de traitement.

Sur le principe, l'équipe projet affirme qu'il ne sera pas possible de conserver des passages à niveau uniquement piétons. Ce principe prendra plusieurs années à se concrétiser. Cette concrétisation passe par l'arrêt de la création de nouveaux PN piétons.

❖ Autres thématiques

- **Un participant** s'interroge sur la fiabilité, en termes de sécurité, de l'automatisation des PN

SNCF Réseau répond que sur la ligne concernée, il y a des installations spécifiques au niveau des PN. Ce sont des feux de circulation pour les trains, qui obligent les trains à s'arrêter en cas de problème. Ce système permet de donner priorité à la voiture sur le train.

Les trains circuleront par ailleurs sur la ligne à 40km/h, et à vitesse réduite à l'approche d'un passage à niveau.

- **Un participant** s'interroge sur de potentiels travaux d'insonorisation et anti-vibrations sur les habitations en bordure de ligne à Ligny-en-Barrois

SNCF Réseau répond qu'à ce jour, les études faites ne relèvent qu'une habitation pour laquelle les nuisances dépassent les seuils réglementaires pour lesquels des aménagements acoustiques pourront être mis en place.
Pour ce qui est des vibrations, les travaux menés et matériaux utilisés limiteront ces nuisances. Une étude vibratoire sera menée plus tard dans le projet. Par ailleurs, les dispositifs limitants les vibrations sont très limités. Les vibrations causées par le passage des trains n'abimeront toutefois pas le bâti.

- **Un participant** s'interroge sur les possibilités de limitation de la vitesse des trains pour limiter les vibrations.

SNCF Réseau confirme qu'en zone urbaine, la vitesse sera déjà faible du fait de la présence de passages à niveau, ce qui limitera les vibrations.

- **Un participant** souhaiterait connaitre le temps de passage d'un train devant une maison

Un train d'une centaine de mètres à 40km/h mettra 10 secondes à passer.

- **Une représentante de la CCI Meuse - Haute Marne** souhaite savoir combien de temps prend le passage du train sur un passage à niveau, pour ce qui est notamment de l'impact sur la circulation routière.

Le temps habituel de fermeture d'un passage à niveau est de 30s avant le passage d'un train. La réouverture se fait quant à elle dans la foulée du passage. L'équipe projet estime donc le délai total d'attente pour un véhicule serait d'environ 1min.

- **Un participant vivant à Tronville-en-Barrois** souhaiterait avoir plus de détails quant aux travaux en gare de Nançois-Tronville, notamment en ce qui concerne les besoins en termes d'emprises. Il souhaite également avoir des précisions sur la clôture de la ligne. Il s'interroge enfin sur l'utilisation de deux ponts surplombant la ligne Paris-Strasbourg dans le cadre du projet de modernisation de la ligne 027 000

Pour ce qui est des travaux de voie, SNCF Réseau affirme qu'il n'y aura pas de nouvelles emprises. En gare de Nançois-Tronville, il est possible que le chantier utilise l'espace disponible du foncier SNCF Réseau.
Mais de nouvelles emprises seront nécessaires pour les rabattements consécutifs à une suppression de PN.

Il n'est pas prévu de clôturer l'ensemble de la ligne. Des clôtures seront présentes en gare de Nançois-Tronville, à proximité des passages à niveau et sur certaines zones urbanisées. Enfin, les ouvrages sous la voie Paris-Strasbourg ne sont pas concernés par le projet.

- **Un participant** s'interroge sur les protections radiologiques et risques quant au transport des déchets pour CIgeo par train. Qu'est-ce qui est mis en œuvre par le transporteur qu'est SNCF ?

L'équipe projet renvoie les participants vers le CR de l'atelier Sécurité, qui détaille l'ensemble des acteurs et mesures prises pour assurer la sécurité de ces transports. Le CR est disponible sur le site internet du projet.
Sur la question de l'analyse des risques, SNCF Réseau rappelle que tout est fait pour que tout se passe bien lors du transport, en commençant par la réalisation d'une infrastructure de qualité. Les personnels sont par ailleurs formés. En cas de crise, la Préfecture a la charge de la coordination des différents acteurs intervenants dans la gestion de crise.

- **Un participant** pointe du doigt l'incohérence entre la durée de vie de l'installation Cigéo (jusqu'en 2150) et celle de la ligne (100 ans annoncés en introduction). Il souhaiterait par ailleurs des clarifications quant au trafic sur cette ligne, notamment au long-terme : le nucléaire ayant de beaux-jours devant lui, le participant suppose qu'il y aura une augmentation du passage des colis vers Cigéo dans le futur.

A. Larrondo déclare que l'infrastructure, même neuve, fera l'objet de visites d'entretiens très régulières. La durée de 100 ans signifie qu'il n'y aura pas d'interventions de grande ampleur pendant cette durée, ce qui n'empêchera pas la tenue d'opérations d'entretien.
Pour le trafic, il est difficile de l'estimer précisément puisqu'il sera très irrégulier. C'est pourquoi l'équipe projet a souhaité présenter le nombre maximum de circulations quotidiennes, qui s'élève à 6 par jour pour Cigéo. Ce nombre ne sera certainement pas atteint tous les jours.

M. Marchal de l'Andra confirme le nombre de 6 trains par jour lors de la phase de construction de l'installation Cigéo. En phase de stockage, il y aura toujours des trains de construction occasionnels, accompagnés de 76 trains par an de déchets nucléaires, ce qui est donc un nombre moindre que la moyenne de 6 trains par jour en phase construction. Le projet Cigéo est par ailleurs uniquement réalisé pour stocker des déchets provenant du parc actuel de centrales nucléaires. Une extension du stockage n'est pas prévue. Cigéo n'aura pas la capacité de recevoir d'autres colis.

- **Un participant** relève que la communication de l'Andra est floue, puisqu'il déclare avoir eu contact avec un personnel de l'Andra lui ayant évoqué 6 à 8 trains par mois au maximum sur la ligne.

M. Marchal répète qu'en phase de construction, 6 trains par jour en moyenne circuleront. En phase d'exploitation, la moyenne sera de 76 trains de colis de déchets par an, s'apparentant donc aux 6 à 8 trains par mois évoqués par le participant.

- **Un participant** souhaiterait savoir si la SNCF desservira également la descenderie Cigéo.

L'infrastructure ferroviaire pour SNCF Réseau s'étend de Nançois-Tronville à Gondrecourt-le-Château. Puis l'Andra reprend la main via un terminal embranché (voie ferroviaire privative) qui va jusqu'à la zone descenderie de Bure-Saudron. Les colis seront ensuite descendus sous terre par deux funiculaires. Cette installation est privée et ne concerne pas SNCF Réseau.

- **Sur la numérotation non-continue des passages à niveau le long de la ligne.**

Cette numérotation irrégulière se justifie par le fait que certains passages à niveau ont été supprimés par le passé.

- **Une participante** déclare qu'à Ligny-en-Barrois et Velaines, de nombreux riverains traversent aujourd'hui la voie à pied, sans chercher de passage à niveau, afin d'accéder à leur jardin-potager. Elle souhaiterait donc savoir ce qui sera mis en place pour empêcher ce passage.

M. Larondo rappelle que la ligne ne sera pas totalement clôturée. Les sentiers effectivement employés par les riverains aujourd'hui seront identifiés afin de prévenir les franchissements. Ce changement d'habitudes passe par de la pédagogie et de la signalisation. La clôture n'interviendra que si elle est pertinente.

Des sections clôturées peuvent être imaginées en zone urbanisée, notamment dans Ligny-en-Barrois. Toutefois, SNCF Réseau ne souhaite pas créer une coupure physique sur toute la longueur de la ligne. Le PN6 sera supprimé, mais le PN7 sera lui maintenu ouvert, ce qui constitue un itinéraire d'environ 200m pour traverser la ligne et atteindre ces jardins.

- **Une participante** souhaiterait une clarification quant à la durée totale des travaux de modernisation de la ligne.

La durée de 18 mois annoncée s'applique pour l'ensemble des travaux, ouvrages d'art compris. Stratégiquement, des ouvrages d'art pourront être traitées « hors-lot » avant les travaux de linéaire selon le besoin.

- **Un riverain** souhaite savoir si des clôtures seront installées entre les PN12 et 13, mais également si son fond de parcelle, actuellement ouvert sur la voie sera clôturé.

La ligne ne sera pas clôturée systématiquement. L'équipe projet prend note de cette volonté et étudiera le sujet.

- **Un participant agriculteur** souhaite connaitre la largeur prévue pour les rétablissements faisant suite à des suppressions de passages à niveau.

L'équipe projet précise que les largeurs ne sont pas fixées à ce jour, et dépendront notamment des besoins remontés lors de la concertation.

5 REGARDS SUR LA REUNION

Garant de la concertation

Les garants retiennent tout d'abord la faible participation, et incitent à ce titre les participants à encourager leur entourage à participer à la concertation.

La participation peu nombreuse n'en a pas moins été riche et pertinente.

Des précisions devront être apportées, notamment en ce qui concerne : les temps de passage des trains, le pont-rail de Menaucourt, l'usage piéton des passages à niveau d'Evobus, la volonté des riverains de voir la ligne clôturée en zone urbanisée à Ligny, les possibles renforcements au niveau de la RN4 et les sujets d'éboulements à proximité du PN24 qui doivent faire l'objet de discussions avec les collectivités en charge de ces voiries.

Une inquiétude centrale est l'enjeu de la sécurité de la ligne et des transports. A ce sujet, des éléments précis sont disponibles dans le compte-rendu de l'atelier sécurité qui a déjà eu lieu.

Atelier aménagements secteur sud du 15 juin 2021

Modernisation de la ligne de fret

Nançois-Tronville - Gondrecourt-le-Château

ATELIERS AMENAGEMENT SECTEUR SUD – COMPTE RENDU

15 JUIN 2021 – 10h00 à 12h00 et 18h00 à 20H00

1 CADRE DES REUNIONS

Salle : Salle polyvalente de Gondrecourt-le-Château

Horaires : 10h-11h30 et 18h00 – 19h30
(réunions raccourcies du fait du faible nombre de participants)

Intervenants :

- Antony LARRONDO – SNCF Réseau, responsable de l'opération
- Joël FELTEN – SNCF Réseau, Chef de projet opérationnel
- Jean-Daniel VAZELLE et Luc MARTIN – Garants

Animation / Modération :

- Hélène HERZOG STASI – Directrice conseil Etat d'Esprit Stratis
- Luc Roussel – Consultant Etat d'Esprit Stratis

Les **objectifs** des 2 réunions :

- Présenter aux participants les aménagements envisagés dans la partie Sud de la ligne.
- Répondre à leurs questions et recueillir leurs avis/contributions.

Nombre de participants : 7 + 6

Note d'ambiance

Les réunions ont mobilisé un faible nombre de participants. Les échanges, très sereins, se sont concentrés sur des cas de passage à niveau et des questions d'aménagement très concrètes en lien, notamment, avec la présence de 4 maires : Menaucourt, Treveray, Gondrecourt-le-Château et Saint-Joire.

2 INTRODUCTION

Rappel du dispositif de concertation (L. ROUSSEL / H. HERZOG STASI)

Divers moyens sont mis à la disposition du public :
> Coupon T du dépliant distribué dans les boites aux lettres des 16 communes,
> Site Internet du projet,
> Adresse mail du projet,
> Registres en mairie,
> Réunions et ateliers thématiques.

Ces ateliers en présentiel, rendus possibles par le prolongement de la concertation préalable et l'amélioration des conditions sanitaires, permettent de venir à la rencontre des habitants et de compléter, grâce à leur expertise d'usage, les scénarios envisagés par SNCF Réseau à propos des passages à niveau et des ouvrages d'art de la ligne.

Mot des Garants (J-D. VAZELLE / L. MARTIN)

En tant que garants, nous sommes neutres et indépendants. Nous ne sommes pas liés aux porteurs de projet et nous n'avons pas à prendre position. Nous sommes présents pour assurer que l'information et la concertation se font bien entre toutes les parties.

Nous nous assurons de la qualité des informations et des réponses qui sont données aux interrogations du public.

Nous rédigerons, en fin de concertation, un bilan, auquel SNCF Réseau devra répondre par le biais d'un mémoire. Ces deux documents seront rendus publics.

3 PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET ET DES TRAVAUX

La modernisation de la ligne de fret (A. LARRONDO / J. FELTEN SNCF Réseau)

A noter : la réunion du soir ayant réuni peu de participants, il a été proposé à ces derniers soit de procéder à la présentation complète du projet et du programme de travaux, soit d'aborder cette séquence directement par leurs questions. C'est la seconde option qui a été choisie.

Rappel des objectifs du projet :
> Acheminer les matériaux de construction du centre de stockage géologique de déchets radioactifs.
> Desservir le centre de stockage en phase opérationnelle pour la réception des colis de déchets radioactifs.
> Renforcer le maillage ferroviaire du territoire, en permettant aux entreprises intéressées de se connecter au réseau ferré national.

Les travaux prévus sont conséquents : réfection totale de la plateforme et de la voie ferrée, rénovation d'ouvrages d'art, installation de systèmes de communication et d'aiguillages pour sécuriser et fluidifier les flux de trains, et enfin sécurisation des passages à niveau par le biais d'aménagements et de suppressions, avec ou sans rétablissements de voiries.

Pour ce qui est du trafic sur la ligne :
> Pendant la période de construction de Cigéo : pics de circulation à 6 trains par jour.
> En phase d'exploitation Cigéo : 8 trains par an en début d'exploitation, jusqu'à 73 trains par an ensuite (soit 6 trains par mois).

En plus des trains affrétés par l'ANDRA, les entreprises locales pourront également utiliser la ligne dans les limites de capacité de 8 circulations par jour (4 allers-retours) au total.

Le calendrier technique présenté dépend évidemment de l'obtention des différentes autorisations administratives qui permettront de lancer les travaux, mais aussi des potentielles conclusions de la concertation.

4 PRESENTATIONS DES AMENAGEMENTS ENVISAGES EN 10 POINTS DE LA LIGNE

- Houdelaincourt : accès à la plateforme ferroviaire depuis le PN 61
- Gondrecourt-le-Château : suppression des PN 71 et 72 bis et mis en impasses
- Abainville : suppression du PN 67 et report vers le PN 66 par une voirie existante
- Abainville : suppression du PN 65 et mise en impasse
- Houdelaincourt : suppression des PN 63 et 64 et report vers le PN 61 par une voirie existante et une portion à créer
- Saint-Joire : suppression du PN 50 et mise en impasse
- Tréveray : suppression du PN 44 et report vers le PN 46 par une voirie à créer
- Tréveray : suppression du PN 37 et report vers le PN 38 par une voirie à créer
- Tréveray : suppression du PN 35 et report vers le PN 36 par une voirie à créer
- Naix-aux-Forges : suppression des PN 27 et 28 et mis en impasse

Le maître d'ouvrage précise :
- En cas de suppression de passage à niveau, le report de la circulation vers un passage à niveau voisin se fait soit par le biais d'une voirie existante, soit par la création d'une nouvelle voirie.

- Dans quelques cas, la suppression des passages à niveau ne nécessite pas de rétablissement de circulation. Ils sont alors mis en impasse. Il s'agit principalement de passages à niveau non circulés actuellement.

- Les aménagements présentés à cet atelier sont le fruit de repérages effectués par un géomètre en 2016, complétés depuis par les études et recommandations du CEREMA. Les rapports d'études sont à disposition.

- Un passage à niveau routier peut être franchi par les piétons.

- Pour plus de précisions, le public peut se référer à l'annexe du dossier de concertation, disponible en version papier pendant les réunions et en version numérique sur le site internet du projet. Le document recense la totalité des passages à niveau de la ligne et les aménagements envisagés.

5 PARCOURS DE L'ENSEMBLE DES PASSAGES A NIVEAU ENTRE GONDRECOURT-LE-CHATEAU ET LIGNY-EN-BARROIS

Le parcours est fait en direct au moyen de Google Earth permettant une visualisation au plus près de la réalité.

6 QUESTIONS/REACTIONS DU PUBLIC, ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Sur la concertation préalable

- **Le maire de Gondrecourt-le-Château** note qu'un certain nombre d'élus ont le sentiment que le projet est déjà figé, notamment sur la question des passages à niveau. Il demande si une autre concertation de proximité avec les maires est prévue.

J. Felten confirme que le dialogue avec les maires ne fait que commencer et qu'il va se poursuivre jusqu'à l'enquête publique pour aller plus loin sur leurs propositions.

- **Le maire de Gondrecourt-le-Château** regrette que les élus n'aient pas été consultés avant le grand public.

Les garants expliquent que l'information du grand public est un impératif à ce stade, afin que les discussions soient pleinement ouvertes. Ils confirment à leur tour qu'après cette concertation précisément appelée « préalable », la concertation va continuer avec les élus sur la base des évolutions avancées.

A. Larrondo rappelle que SNCF Réseau a rencontré les maires du secteur dans le cadre de la Codecom il y a 1 mois, et que l'équipe-projet leur a proposé de les voir en cercles plus restreints. Après avoir écouté le territoire, ce sera la prochaine étape.

- **Le maire de Saint-Joire et un participant** insistent pour savoir si SNCF Réseau va revoir les collectivités pour le projet final. Il fait part de son impression qu'au 28 juin tout sera fini.

J. Felten l'assure de la poursuite de la concertation après le 28 juin. Des études complémentaires vont d'abord être menées pour étudier les options ressorties de la concertation, puis SNCF Réseau reviendra vers le territoire.

Sur le projet global

- **Le maire de Saint-Joire** demande si la modernisation de la ligne se fera si le projet CIGEO ne se fait pas. Dans le cas où la modernisation ne se fait pas, que devient la ligne.

A. Larrondo confirme le lien entre les 2 projets. Si le projet CIGEO ne se fait pas, la modernisation de la ligne de fret ne se fera pas. Dans ce cas, la ligne actuelle deviendra une ligne « capillaire fret » qui pourrait être modernisée si d'autres entreprises sollicitaient SNCF Réseau et pouvaient financer ces travaux de modernisation.

- **Un participant** relève que les travaux pourraient être réalisés entre 2023 et 2025 jusqu'à Gondrecourt-le-Château. Qu'en sera-t-il pour les travaux de l'ITE ?

A. Larrondo indique que la ligne sera utilisée pour amener les matériaux de l'ITE mais également pour les travaux de la zone d'enfouissement. Ils ne débuteront donc pas avant la fin des travaux de modernisation de la ligne.

Sur les ouvrages d'art

- **Le maire de Menaucourt** demande si le pont-rail (métallique) situé dans sa commune pourra être élargi et rehaussé à l'occasion des travaux, pour gagner du gabarit routier.

J. Felten explique que, dans le cas où l'ouvrage serait reconstruit, l'élargissement peut être envisagé. Par ailleurs, le gabarit en hauteur jusqu'à 4,5 m doit être regardé plus précisément car il impacte directement le profil en long de la voie ferrée.

- **Un participant** tient à indiquer que, dans la perspective d'une déviation provisoire de la D5 vers la D966 par un chemin latéral, le pont actuel n'est pas aux normes pour permettre la circulation de camions ou engins agricoles. Il demande qui est responsable en cas d'accident étant donné qu'il s'agit du seul accès à la commune.

J. Felten : la fermeture temporaire de la D5 donnera lieu à plusieurs options. Il sera peut-être possible de construire un ouvrage d'art au bon gabarit avant de détruire l'autre, ce qui limitera l'usage de cette voirie.

Sur les travaux

- **Le maire de Gondrecourt-le-Château** reprend le chiffre de 500 000 tonnes de matériaux qui devront être transportées lors des travaux. Il demande si les nuisances générées par le trafic de camions seront prises en compte.

J. Felten : une grande partie des matériaux sera directement amenée par la plateforme ferroviaire, mais évidemment il faudra accéder au chantier par les voiries locales. Cela fera partie des points à voir les élus. Il souligne que des états des lieux seront faits en amont par voie d'huissier.

- **Le maire de Saint-Joire** souhaite savoir si les communes seront informées, comme c'est le cas aujourd'hui, lorsque des piquetages ou des interventions ont lieu sur la voie.

J. Felten confirme que ce sera bien le cas. SNCF Réseau poursuivra son information aux mairies lors d'interventions ponctuelles.

<u>Sur les suppressions de passages à niveau</u>

- **Le maire de Gondrecourt-le-Château** signale qu'au niveau du PN 72 bis, une entreprise est présente des deux côtés de la voie.

J. Felten : il s'agit d'un PN privé avec barrière.

- Au sujet du PN 67, supprimé, **Luc Martin** demande ce que deviendront les parcelles situées à droite (sur la carte) du PN 66.

J. Felten : les propositions du géomètre doivent intégrer la desserte des terrains, mais c'est en effet un point à vérifier. Nous aurons des échanges avec les entreprises et exploitants.

Le maire de Gondrecourt-le-Château ajoute la nécessité d'intégrer à ces études les besoins de charge des entreprises (exploitations forestières par exemple).

- A Houdelaincourt, au niveau des PN 64 et 63 supprimés avec rétablissement vers le PN 61, **le maire** signale un angle très fermé au niveau d'une ferme, qui pourrait empêcher les agriculteurs de tourner. Un élargissement est à étudier. Cette proposition a été portée dans le registre de la commune, précise-t-il.

J. Felten confirme que le problème est déjà identifié par le CEREMA et qu'il en sera tenu compte.

- A Saint-Joire, au niveau du PN 50 supprimé, un exploitant (par ailleurs maire de Treveray) informe que l'accès à son champ se fait actuellement en passant par la voie de chemin de fer. Il n'y aura donc plus d'accès.

- A Tréveray, au niveau du PN 38 (qui devait être gardé) et du PN37 (supprimé), J. Felten explique que le maire demande d'inverser. **Le maire de Treveray** suggère de supprimer les deux PN et de tout rabattre sur le PN 36 pour des questions de sécurité.

J. Felten répond que SNCF Réseau est évidemment favorable à toute suppression supplémentaire. Sa faisabilité sera étudiée.

Poursuivant le parcours, il indique que la suppression du PN 27 pose un problème d'accès à une parcelle, qui vient d'être identifié et va également être étudié.

- **Le maire de Tréveray** signale qu'une autre parcelle n'est plus du tout accessible dans sa commune. Il propose à SNCF Réseau de l'acquérir.

J. Felten note la remarque mais pointe, dans ce cas, la responsabilité de l'entretien du terrain. Même si SNCF Réseau achète le terrain il doit pouvoir venir l'entretenir, ce qui pourrait être possible par la voie latérale sur la plateforme ferroviaire.

- **Le maire de Tréveray** signale encore qu'à Saint-Joire, en tant qu'exploitant, il pense que le PN 52 pourrait être supprimé. A voir avec le maire et à étudier.

<u>Sur les aménagements liés à la sécurisation de passages à niveau</u>

- **Le maire de Gondrecourt-le-Château** fait remarquer que les aménagements de PN posent le problème de l'élargissement de l'emprise dans les zones humides.

J. Felten confirme ce point, mais il en sera tenu compte dans la réalisation des améangements.

- **Le maire de Saint-Joire** demande qui a la gestion des voies de rétablissements nouvelles qui seront créées entre 2 passages à niveau.

A. Larrondo précise que ces voiries sont rétrocédées aux communes qui en ont alors la charge. Des conventions peuvent être mises en place, mais le plus souvent, SNCF Réseau va plutôt conforter des chemins existants qui sont déjà gérées par les communes.

- **Le maire de Saint-Joire** interroge SNCF Réseau sur ce qui sera fait au niveau du passage à niveau N° 7 à Ligny en Barrois.

A. Larrondo précise que la ville à un projet de passage souterrain privé entre l'Epahd et l'unité Alzeihmer

<u>Sur l'entretien des passages à niveau d'ici aux travaux</u>

- **Le maire de Houdelaincourt** demande si, dans l'intervalle qui sépare des travaux (fin 2025), SNCF Réseau compte entretenir les PN comme le 60 dont le platelage est en mauvais état. Il indique qu'il a signalé à plusieurs reprises sa dégradation, sans obtenir de réponse, et qu'il compte poursuivre les démarches.

A. Larrondo et J. Felten enregistrent la demande et annoncent que cela sera traité d'ici fin 2021.

<u>Questions diverses</u>

- **Le maire de Gondrecourt-le-Château** demande si les nouveaux équipements de la ligne (comme les transmetteurs ou le terminal) seront évolutifs pour permettre de dépasser 8 trains par jour à terme de 15 ou 20 ans.

J. Felten : tel qu'est conçu le projet, la ligne ne pourra jamais aller au-delà de 8 trains. Cependant, nous allons créer des mesures conservatoires et placer des fourreaux supplémentaires sous la plateforme en vue d'une éventuelle signalisation lumineuse qui permettrait de monter d'un cran dans le système d'exploitation de la ligne.

- **Le maire de Menaucourt** demande ce qui est prévu pour la sécurisation de la ligne vis-à-vis des risques inhérents aux zadistes lors des premiers convois ? La ligne sera-t-elle grillagée ?

J. Felten note cette question qui est déjà revenue plusieurs fois. Il indique que la ligne ne sera pas grillagée sur toute la longueur mais qu'elle pourra l'être ponctuellement selon des tronçons à préciser.

- **Un participant** demande si les locomotives seront diesel.

J. Felten répond par l'affirmative.

- **Un participant** demande qui transportera les déchets.

J. Felten répond que cela pourra être SNCF mais que ce n'est pas décidé.

- **Un participant** trouve qu'il aurait été judicieux de prévoir aussi du transport de voyageurs sur la ligne, vers Bar-le-Duc et pourquoi pas avec une dimension touristique. Il ajoute que cela aurait facilité l'acceptation du projet.

A. Larrondo répond que la ligne est limitée à 40 km/h et que les PN sont adaptés au fret mais pas au transport de voyageurs. Il souligne également que le bassin de population est réduit et que la Région n'envisage pas de financer un tel projet. Il explique par ailleurs que la mixité entre circulations mix fret et touristique ne semble pas souhaitable.

- **Un participant** demande quels suppléments budgétaires SNCF Réseau envisage à ce stade, dans la mesure où le projet évolue. Il indique que le projet Cigéo a lui-même été multiplié par 10 et qu'il est très sensible à l'utilisation de l'argent public.

A. Larrondo confirme que l'enveloppe de 120 M€ est une évaluation actuelle. Si le projet évolue, une négociation interviendra avec l'ANDRA.

7 REGARD SUR LA REUNION (L. MARTIN / JD VAZELLE)

A la fin de la réunion du matin, Luc Martin fait plusieurs observations. Il regrette que les participants n'aient pas été plus nombreux. Il a trouvé le public attentif et note qu'il a posé de nombreuses questions. Il ajoute qu'en effet on pouvait s'interroger sur l'ordre de concertation grand public/élus locaux mais rappelle que le dialogue sera permanent à partir de maintenant

Il retient les points évoqués suivants :

- la liaison entre la ligne et l'ITE

- La possibilité de nuisances liées au flux de camions.

- Les difficultés à prévoir pour les rétablissements de voiries en zones humides (contraintes règlementaires).

- Les défauts d'entretien de la voie ferrée, avec le regret qu'il faille arriver à une phase de travaux pour que des réponses soient données.

- Le cas de Ménaucourt, avec une seule route de desserte qui n'est pas à un gabarit standard. Le projet est une occasion de faire évoluer favorablement la situation.

- la question des rétablissements vis à vis des propriétés riveraines et les voiries à créer avec la nécessité de monter des conventions avec les mairies.

- La nécessaire poursuite du dialogue avec les maires et la profession agricole sur les passages à niveau.

- Le transport de passagers qui se heurte à des contraintes techniques et à la position de la Région Grand Est.

Réunion de bilan du 28 juin 2021

Modernisation de la ligne de fret

Nançois-Tronville - Gondrecourt-le-Château

REUNION DE BILAN – COMPTE RENDU

28 JUIN 2021 -18h00 à 20H00

1 CADRE DE LA REUNION

Réunion en visioconférence sur Zoom

Horaires : 18h – 20h

Intervenants :

- Pascale TRIMBACH – Préfet de la Meuse
- Laurence BERRUT – Directrice Territoriale SNCF Réseau Grand-Est
- Antony LARRONDO – SNCF Réseau, responsable de l'opération
- Joël FELTEN – SNCF Réseau, chef de projet opérationnel
- Jean-Daniel VAZELLE et Luc MARTIN – Garants

Animation / Modération :

- Hélène Herzog-Stasi – Directrice Conseil Etat d'Esprit Stratis

Les **objectifs** de cette réunion :

- Présenter aux participants le bilan provisoire de la concertation préalable relative au projet de modernisation
- Répondre à leurs questions et recueillir leurs derniers avis/contributions.

Nombre de participants :
26 (intervenants compris)

Note d'ambiance :
Cette réunion s'est déroulée dans un climat calme, marqué par une faible participation aussi bien en termes de nombre de participants que de prises de paroles du public.

2 INTRODUCTION

Laurence BERRUT – Directrice Territoriale SNCF Réseau Grand Est

Laurence Berrut remercie l'ensemble des participants, et rappelle les moyens importants déployés pour assurer le dialogue : 4 000 dépliants, campagnes d'affichage, communiqués de presse, dossier de concertation et annexe disponibles en mairies. A ceux qui n'ont pas encore eu de réponse de la part de l'équipe-projet, Laurence Berrut assure que cela sera fait dans le bilan de la concertation en cours de réalisation.

Ces deux mois de dialogue ont permis d'aborder tous les aspects majeurs du projet, traités en particulier dans 6 ateliers thématiques dont 4 se sont tenus en présentiel, à Ligny-en-Barrois et Gondrecourt-le-Château. Laurence Berrut estime toutefois que ces deux mois de rencontres avec les acteurs du territoire sont courts : le dialogue sera donc prolongé jusqu'à la fin de l'année, pour intégrer encore davantage la vision du local aux études-projet.

Laurence Berrut se dit convaincue que ce projet peut devenir un projet de territoire, pour lequel l'utilité fret est d'ores et déjà actée. Les contributions viendront enrichir les études préalables au projet. SNCF Réseau ne reviendra pas sur le tracé de la ligne et les normes sécuritaires, mais SNCF Réseau a noté plusieurs demandes : élargissement et agrandissement du pont-route de Menaucourt, nécessité de conforter le projet de souterrain entre l'EHPAD et l'unité Alzheimer à Ligny-en-Barrois, volonté de différents maires de travailler en concertation avec les équipes SNCF Réseau, problématique de délabrement de la ligne d'ici à la réalisation des travaux (à ce sujet, l'entretien nécessaire sera fait, un arbre a d'ores et déjà été évacué) ; et bien d'autres…

Laurence Berrut affirme que SNCF Réseau va continuer à construire le projet avec les riverains. Cette réunion achève la démarche de concertation préalable accompagnée par deux garants, sans que le dialogue ne s'arrête. A ce titre, des réunions techniques de travail se tiendront entre juillet et fin octobre avec les élus locaux pour instruire les aménagements évoqués lors de la concertation. Deux réunions d'information se tiendront en fin d'année afin de partager avec tous les riverains l'état d'avancement du projet. Enfin, Laurence Berrut souhaite créer dès la rentrée un comité spécial de suivi du projet, en concertation avec les élus locaux et les services de l'Etat. L'adresse-mail du projet sera par ailleurs maintenue pour que tout riverain puisse continuer à poser ses questions.

Pascale TRIMBACH – Préfet de la Meuse

Madame le préfet précise que le projet s'inscrit dans le Projet de Développement de Territoire signé en 2019 en présence de la ministre Emanuelle Wargon, ainsi que des différents représentants des collectivités et institutions concernées.

A ce titre, Madame le préfet rappelle que l'opération ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, est une installation nécessaire au projet Cigéo, au même titre que les autres aménagements préalables prévus et confiés à différents maîtres d'ouvrage (Conseil

Départemental, RTE…). Ces travaux ne pourront démarrer qu'à partir du moment où le projet Cigéo sera déclaré d'utilité publique par l'Etat. L'enquête publique Cigéo devrait se dérouler après la trêve estivale. Celle-ci constituera un nouveau moment important de dialogue.

Madame le préfet conclut en notant que la DUP Cigéo n'est qu'une première étape, comme l'est le bilan de la concertation préalable de ce soir. Tous ces moments d'échanges permettront un dialogue renforcé sur le projet global Cigéo.

3 BILAN QUANTITATIF PROVISOIRE

Présentation

Hélène Herzog Stasi rappelle les principales données de la concertation, en commençant par quelques chiffres :

Pour ce qui est des moyens d'information, la concertation a généré la diffusion de :

- Un dossier de concertation et son annexe dédiée aux passages à niveau, disponibles en mairies et sur internet
- Un dépliant boîté dans les 16 communes de la ligne
- Un site internet du projet : www.sncf-reseau.com/modernisation-ligne-nancois-gondrecourt
- Des annonces presse parues dans L'Est Républicain et le Journal de la Haute Marne
- Des affiches déployées dans les mairies et commerces le long de la ligne

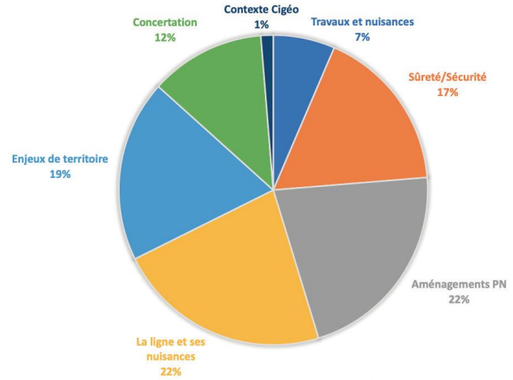
Les moyens de participation étaient les suivants :

- Un coupon T joint au dépliant boîté dans les 16 communes de la ligne
- Le site internet du projet : www.sncf-reseau.com/modernisation-ligne-nancois-gondrecourt

- La possibilité d'envoyer un mail à l'adresse : modernisation.nancois-gondrecourt@reseau.sncf.fr
- Les registres publics disponibles dans les mairies des 16 communes de la ligne
- 8 réunions et ateliers thématiques (en distanciel et présentiel)
- Une ligne téléphonique dédiée

Un bilan quantitatif provisoire du nombre et des thématiques des contributions est également présenté.

Mode de participation	Nombre de contributions recueillies
Réunions publiques et ateliers en distanciel	46
Ateliers thématiques en présentiel secteur Nord	43
Coupons T	27
Ateliers thématiques en présentiel secteur Sud	21
Site Internet	7
Ligne téléphonique dédiée	5
Registres dans les 16 mairies	3 (au 15 juin)
Adresse mail SNCF Réseau	4
Adresse mail des garants	1
Enquête téléphonique	110



Commentaires d'Antony Larrondo, responsable de l'opération

Antony Larrondo précise que le terme « contribution » regroupe toutes les prises de parole faites par les participants. Le nombre total auquel on aboutit (260) ne concerne pas

seulement des questions mais également des propositions, d'aménagements notamment. Chaque question aura sa réponse. Les propositions feront, pour leur part, l'objet d'une réponse à plus long terme dans le cadre de la poursuite des études du projet.

Antony Larrondo note également que la participation à la concertation a eu tendance à baisser tout au long des 8 semaines. Enfin, il souligne que SNCF Réseau a eu à cœur de réunir des experts pour répondre à tous les sujets susceptibles d'être abordés, en particulier sur le thème de la sécurité et de la sûreté.

4 BILAN QUALITATIF PROVISOIRE

Les thèmes ressortis de la concertation sont abordés l'un après l'autre.

Le contexte du projet Cigéo :

A. Larrondo rappelle qu'en effet le projet de modernisation de la ligne s'inscrit dans le contexte global du projet Cigéo. Sa réalisation dépend donc de celle du projet Cigéo. Cela a globalement bien été compris par les participants.

La sécurité et la sûreté :

La question de la pose de clôtures a régulièrement fait l'objet de demandes des riverains en zones habitées, par souci de protection. Antony Larrondo affirme qu'une suite favorable y sera donnée. Le positionnement des clôtures sera déterminé précisément au cours des prochaines réunions techniques avec les élus.

A première vue, l'équipe-projet estime que 6 km de clôtures seront nécessaires : il s'agit d'un apport de la concertation.

Les autres sujets relatifs à la sécurité ont concerné principalement le transport des déchets nucléaires. Antony Larrondo rappelle à ce sujet quelques éléments : les trains transportant les déchets nucléaires disposeront d'un gabarit classique, avec un poids maximal de 157 tonnes par wagon. Un train de transport de déchets nucléaires n'est pas particulièrement massif, comparé notamment aux trains de fret qui ont circulé par le passé à Givrauval. Il faudra 300 mètres de distance pour qu'un train circulant sur cette ligne puisse s'arrêter. Pour ce qui est des nuisances sonores générées par un train, celles-ci seront perceptibles durant 40 secondes en moyenne, en fonction du type de train.

Les risques liés à l'environnement de la ligne :

L'équipe projet précise que des contacts ont été pris avec les gestionnaires des voies présentant des risques vis-à-vis de la ligne. Les échanges vont se poursuivre avec eux dans l'optique de prévenir en particulier les risques d'éboulement le long de la route départementale et de chute de véhicules depuis la RN 4.

Les caractéristiques du transport :

Il est rappelé que le choix du futur transporteur n'est pas encore défini. Tous les opérateurs sont soumis aux mêmes réglementations strictes en matière de sécurité.

Les aménagements d'ouvrages d'art et de passages à niveau :

Plusieurs sujets ont émergé au cours de la concertation concernant les passages à niveau et ouvrages d'art, parmi lesquels :

- Le pont de Menaucourt : il existe une opportunité d'élargissement de ce dernier afin de désenclaver le village. Dans le cadre du projet de modernisation, SNCF Réseau va explorer les possibilités. Des contacts ont déjà été noués avec la mairie de Menaucourt. Un tel élargissement permettrait par ailleurs la suppression du PN 20.

- Le PN 7 bis : SNCF Réseau va étudier les mesures conservatoires possibles pour ménager un tablier permettant la réalisation, par la ville de Ligny-en-Barrois, d'un souterrain permettant la traversée de la ligne par les personnels de l'Ehpad.

- A Givrauval : la suppression de trois PN rabattus sur un quatrième a d'ores et déjà entrainé des échanges avec les acteurs concernés, afin d'étudier les largeurs de voie de rabattement et rayon de giration nécessaires.

- Les problématiques d'enclavement de parcelles : elles ont été remontées à Naix-aux-Forges, à Saint-Joire et à Tréveray.

- PN situé au niveau d'Evobus : des échanges auront lieu au sujet de la traversée du personnel de l'entreprise.

- Pour les aménagements au droit des passages à niveau, des problématiques ont été identifiées et feront l'objet d'études et de dialogues complémentaires.

- **M. Renaud**, responsable de l'urbanisme et de l'aménagement à la Chambre d'Agriculture de la Meuse, propose de mener pour SNCF Réseau une étude spécifique de terrain en contact avec les agriculteurs pour explorer les problématiques liées aux suppressions de PN et de créations de voies de rabattement.

La méthodologie de travaux et les nuisances associées :

SNCF Réseau réaffirme son engagement pour que le chantier s'intègre dans le cadre de vie. A ce stade des études, il est envisagé de privilégier :

- les accès à la plateforme par des passages à niveau judicieusement choisis, évitant notamment les zones urbanisées ;
- le cheminement sur la trace de la voie.

Au sujet des besoins d'emprises pour les bases chantiers, des propositions ont déjà été faites par la CC Portes de Meuse.

Afin de limiter les nuisances pendant le chantier, deux solutions sont avancées :

- contre la poussière, arrosage des pistes demandé aux entreprises opérant sur le chantier ;
- contre le bruit, engins de chantier équipés du dispositif « cri du lynx » plutôt que des habituels « bip » sonores.

- **M. Renaud** rappelle l'existence d'un protocole national entre la SNCF et le monde agricole, encadrant les travaux afin de faciliter le travail des entreprises tout en assurant la réparation des dégâts potentiels du chantier sur la partie agricole.

Antony Larrondo approuve le fait d'utiliser ce protocole, et précise qu'il sera complété par un autre spécifique au projet et portant sur les sondages.

Enjeux territoriaux :

SNCF Réseau rappelle que le projet n'est pas compatible avec du transport de voyageurs du fait de la typologie de la ligne et de la faible densité d'habitants de la zone. La Région, contactée par SNCF Réseau à ce sujet en tant qu'AOT, a d'ailleurs écarté ce scénario.

En revanche, SNCF Réseau précise que la ligne sera bien ouverte aux entreprises locales qui le souhaitent, retrouvant ainsi un accès au réseau ferré national. Un aller-retour quotidien sera toujours disponible pour elles. Les embranchements desservant les silos de Vivescia seront par ailleurs remis à neuf.

Au sujet de la dévalorisation des biens immobiliers situés en bord de ligne, SNCF Réseau explique que cette crainte de quelques riverains est bien identifiée. Dans ce cadre, SNCF Réseau appliquera la loi : s'il est avéré qu'une maison a subi un préjudice du fait de la modernisation de la ligne, une indemnisation sera versée. Dans un premier temps, les personnes estimant subir un préjudice sont tenues d'envoyer un courrier de demande préalable d'indemnisation à SNCF Réseau en expliquant la situation et en demandant formellement la réparation dudit préjudice. SNCF Réseau apportera une réponse officielle aux demandeurs. En cas de refus d'indemnisation de la part de SNCF Réseau, les requérants pourront lancer une procédure auprès du juge administratif.

La concertation préalable :

Antony Larrondo rappelle que la concertation sur le projet a commencé avant cette phase de concertation préalable, et qu'elle se poursuivra après. Le dialogue avec le territoire continuera jusqu'à l'enquête publique envisagée au 2nd semestre 2022, dans les jalons du programme de l'Andra.

5 COMMENTAIRES DES GARANTS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE

M. Martin précise tout d'abord que les garants rédigeront dans le mois qui vient leur propre bilan de la concertation. Il rappelle par ailleurs les obligations réglementaires qui régissent l'obligation d'informer et de participer conférée à chaque citoyen. A ce titre, la Commission Nationale du Débat Public veille à ce que le public puisse :

- accéder à toute l'information concernant le projet,
- approfondir les thématiques qui lui importent,
- obtenir les réponses les plus complètes possible de la part des responsables du projet.

Au sujet de la concertation préalable menée par SNCF Réseau, les garants estiment que les modalités d'information, sur le projet et sur la concertation, ont été suffisamment diversifiées pour permettre l'accès de chacun à l'information. Ils constatent que le droit à l'information a bien été respecté, regrettant simplement l'insuffisante mise en avant de l'accueil téléphonique (numéro de téléphone dédié).

Pour ce qui est des modalités de participation, les garants notent que celles-ci ont été contraintes par le contexte sanitaire, de sorte que les premières réunions en mai 2021 se sont tenues en visioconférence. Les ateliers « aménagements « ont pour leur part été décalés après le 9 juin, pour permettre leur tenue en présentiel. Les garants constatent toutefois que le public a été plus nombreux en visioconférence. En dépit du faible taux de participation, ils estiment que les modalités de concertation retenues par SNCF Réseau répondent au droit réglementaire à l'information et à la participation du public.

Enfin, les garants relèvent que les divergences de points de vue ont pu s'exprimer dans un esprit d'écoute, et que les réponses apportées par SNCF Réseau l'ont été en toute sincérité. Le principe d'égalité de traitement entre tous les participants a donc été respecté. Il reste cependant des réponses à apporter par l'équipe-projet à quelques questions.

Pour conclure, Jean-Daniel Vazelle soumet plusieurs hypothèses pouvant expliquer la faible participation, en dépit de la diversité des moyens mis en place :

- conséquences du refus des associations opposées au projet Cigéo de participer à la concertation ;
- indifférence de la part du public plus éloigné de la voie ferrée ;
- confiance dans la compétence de SNCF Réseau sur le plan de la sécurité et de la sûreté des transports ;
- confiance dans la représentation élective que sont les maires ;
- contexte particulier du projet Cigéo (avis de l'Autorité environnementale, future enquête publique…) ;
- restrictions liées aux contraintes sanitaires.

- **M. Renaud** insiste, en conclusion, sur le besoin de finaliser le projet en favorisant des prises de contact de terrain avec les agriculteurs.

b. Contributions reçues

Courrier papier

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

meuse nature environnement

LNE
LORRAINE NATURE ENVIRONNEMENT

N/Réf. : SR/2103004

Messieurs Jean-Daniel VAZELLE et Luc MARTIN
Commission Nationale de Débat Public
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Paris, le 12 mars 2021

Objet : Concertation préalable - projet de réhabilitation de la ligne Nançois-Tronville-Gondrecourt le Château, dans le cadre du projet Cigéo

Messieurs,

Nous avons bien reçu votre invitation à nous rencontrer pour la concertation préalable au projet de réhabilitation de la ligne SNCF Nançois-Tronville-Gondrecourt le Château et nous vous en remercions.

Vous connaissez bien la position du mouvement France Nature Environnement (FNE) sur le projet Cigéo. Après des années de recherche au sein du laboratoire puis de Cigéo, les travaux de l'Andra n'ont toujours pas permis de démontrer la faisabilité -en toute sécurité et à un coût acceptable- de l'enfouissement des déchets radioactifs HA-VL et MA-VL. Notre propre expertise et celles d'autres associations ou scientifiques indépendants nous ont conduits à la seule conclusion qui s'impose : l'enfouissement serait plus dangereux encore et plus coûteux qu'une option alternative de gestion en surface ou subsurface, lesquelles restent à étudier.

L'Autorité Environnementale, dans son avis récent sur le dossier de DUP en cours d'instruction, a encore mis en lumière bien d'autres éléments et surtout l'immense incomplétude de l'étude d'impact pourtant sensée être globale et démonstrative à ce stade.

Considérant que les conditions ne sont pas réunies pour l'avancement de ce dossier, en toute rigueur scientifique et transparence, plusieurs associations ont récemment envoyé des courriers à Mesdames les Ministres de tutelle de l'Andra et toutes -au vu de la situation- demandent un gel de la procédure pouvant conduire à l'Enquête publique.

C'est la raison pour laquelle nous sommes réellement interpellés et irrités par la poursuite inexorable du projet, ici au travers du processus de concertation sur la ligne ferroviaire nécessaire à l'acheminement des colis radioactifs vers le site de Bure.

../..

Il ne peut pas y avoir pour nous de travaux préalables, potentiellement inutiles ou destructeurs pour le territoire, alors même que ce projet piétine scientifiquement -ce qui explique son retard- et que son acceptation par la population est loin d'être acquise, malgré les moyens déployés par l'Andra pour y parvenir : communication dispendieuse et accompagnement économique à coup de millions d'€ mais aussi sous-information, voire désinformation systématique du public sur les sujets les plus sensibles (sureté, coût, impacts sur l'environnement naturel et humain). La DUP avant la DAC (demande d'autorisation de création, où cette fois l'Andra devrait être en mesure de prouver -ou pas- que son projet tient la route, est une incohérence inacceptable.

Vous comprendrez que, dans ce contexte, nous ne pouvons pas donner suite à votre demande de rendez-vous.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les garants, l'expression de nos salutations distinguées.

Arnaud SCHWARTZ
Président de France Nature Environnement

Marie HANOTEL
Président de Meuse Nature Environnement

Gérard LANDRAGIN
Président de Lorraine Nature Environnement

Copie électronique :
- Madame Barbara POMPILI, Ministre de la Transition écologique et solidaire
- Madame Frédérique VIDAL, Ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation
- Madame Chantal JOUANNO, Présidente de la CNDP
- Monsieur Luc LALLEMAND, Président de SNCF Réseau
- Monsieur David MAZOYER, Directeur du Centre Meuse/Haute-Marne de l'Andra
- Monsieur Rémi BARBIER, Président du Comité Ethique et Société auprès de l'Andra
- Madame Christine NOIVILLE, Présidente du HCTISN
- Monsieur Jean-Michel FEUILLET, Vice-Président du CLIS de Bure
- Monsieur Jean-Claude DELALONDE, Président de l'ANCCLI

Coupons T

EXPRIMEZ-VOUS :

On ne veut pas de vos déchets nucléaires

Vous avez des sous pour ces conneries là, alors que pour améliorer la planète les seules solutions sont le cheval, le vélo et la bougie

Souvenez vous de SEBASTIEN BRIAT

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

je m'exprime mais en réalité je sais que mon avis comptera peu voir pas du tout dans la décision finale des objectifs du projet CIGEO ! Cependant il n'est pas concevable de se taire sous prétexte qu'on ne sera pas entendu. Ce projet de modernisation de la ligne de fret ne prend pas compte de la santé public en cas d'accident lors de l'acheminement des colis de déchets nucléaires. On occulte cette question or elle reparaît essentielle d'autant plus qu'elle n'a pas été posé clairement au plus grand nombre. On ne parle ici que de Refection de la voie ferrée du coût exhorbitant que cela entrainera encore une fois tout en nous faisant croire que ces travaux seront bénéfiques à l'ensemble des communes concernées. On va continuer à emplir les caisses et voir de nouveaux projets sortir de terre bref à nous dydoyer encore et toujours

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS : Bonjour,

J'aimerai savoir combien de trains par jour vont passer derrière chez moi? Es ce seulement pour vous la voie ferrée, ou avec d'autres entreprises? A partir de quand! Quand mettrez vous un grillage, pour les maisons qui ne sont enfermées? Il est vrai que les trains font trembler les maisons proches de la voie ferrée!! Quels sont les désagréments que nous allons avoir? odeur? bruit? etc... Merci pour les réponses.

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Cette modernisation de la ligne de fret va créer des tensions liées au transport futur de produits hautement radioactifs. J'ose espérer que l'Andra fera en sorte que ces évènements prévisible soient bien gérés par les services compétants.
Autrement ici on a pas le choix, il faut bien les mettre quelques part ces déchets!!! Cordialement.

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Non à CIGEO, Non à l'enfouissement des déchets nucléaires - Oui à une consultation de la population sur se sujet par référendum

Ras le bol de la dictature imposée par nos Spendo élus qui sont achetés -

pensons aux générations futures et à leur santé -

La ligne de chemin de fer Nancois sur Ornain Gondrecourt le Château n'est qu'à 1h de route pour faire passer le projet CIGEO des déchets enfouis restons à jamais enterrés

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Il est dommage que les déchets radioactifs passent avant l'humain - On ne prend pas tant d'égard pour supprimer des lignes non rentables ...

N'est-il pas possible de profiter de la modernisation de la ligne pour transporter des personnes ?

Ah mais non, c'est pas rentable ... (!)

Quel est l'objet de cette concertation ? qu'attendez-vous comme remarque ou commentaire, c'est pas clair et c'est bien dommage et de toute façon, c'est pour la forme ...

Je veux continuer à vivre sans nuisances, sans camions toutes les 3 minutes, je veux que l'homme retrouve sa place au milieu de la nature, qu'il puisse profiter d'un environnement sans barrière, ni contrôle lorsqu'il décide d'aller où il veut. Non sérieusement c'est simple Prendre soin de notre environnement, le moins de nuisance possible et profitez du réseau pour élargir mon horizon ...

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Modernisation de la ligne de fret ? ... !
Quel beau projet pour les populations concernées !!
Formidable : des transports de matériaux plus que dangereux tout au long de leur acheminement ! ... Désolé on vous dit merci d'avance ! Nous ne percevons une modernisation pour des commodités plutôt que pour ce type d'"inconvénient" ! ...
Cette concertation me semble donc au fond hypocrite que ridicule ...

N.B. A noter que le débat public de 2015 organisé entre autre par la Région commence à dater ... Qu'en est-il des réflexions depuis ?

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : Une anonyme parmi tant d'autres

Adresse postale : qui pensent la même chose

Adresse-mail :

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Quelles protections pour les habitations à proximité des voies ?
Quelles mesures seront mises en place ?

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Dans le projet de renforcement ferroviaire est il question du transport de voyageurs (également) sur ce réseau de fret

A terme pourrais je prendre 1 train le matin et un train le soir pour me rendre à Cicéo depuis chez moi à TROYES en RS

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Qui prendra à sa charge la perte financière de notre maison lors de sa revente ? Une fois de nouveau on ne laisse pas le choix aux habitants.
Le désagrément occasionné par des passages de FRET qui vont acheminer l'ANDRA en terme de nuisances sonores et bien d'autres.
Le choix de résider à la campagne pour le calme va devenir insupportable

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Comment est prévu l'acheminement des matériaux neufs.
Comment est prévu le recyclage des anciens matériaux.
Pourra t'on toujours se balader le long de la voie ferrée ?

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

A l'heure où la SNCF supprime des liaisons ferroviaires (essentiellement en milieu rural) pour de basses raisons de "RENTABILITÉ", où elle ferme des points d'accueil "guichet" et se lance dans une automatisation à tout-va, sans parler des suppressions d'emplois, est-ce bien raisonnable de proposer un tel projet ?
On a bien conscience qu'un tel projet ne servira que les desseins de l'ANDRA pour un meilleur acheminement des matériaux de construction et surtout pour le transport des déchets nucléaires vers le site de Bure, poubelle nucléaire de la France. 120 M€ de travaux estimés, un peu cher pour un renforcement d'un maillage ferroviaire !
Ok pour modernisation de la ligne mais pour la création d'un service public avec transport de personnes entre les deux villes, ⇒ désengorgement de la RN135 et - de pollution

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Ce projet voudrait mieux qu'il serve à autre chose que de transporter des matières dangereuses.

Il est certain qu'il faut traiter donc stocker ces produits dit dangereux, mais quel cadeau laissé aux générations futures.

Et comment ne pas réagir en constatant d'avoir autorisé l'implantation de maisons nouvelles Rue du grand cerf à Ligny-en-Barrois en sachant que des produits toxiques y passeraient à quelques mètres de ces habitations!

Projet véritablement absurde!

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

Maix, le 03/06/2021

EXPRIMEZ-VOUS :

Pour des raisons évidentes de sécurité publique, nous ne sommes pas favorables à la réhabilitation de cette ligne ferroviaire pour le transport des déchets radioactifs, hautement toxiques - Cette ligne passe à proximité des habitations et expose les usagers (emanations, accidents ferroviaires, nuisances sonores ...) De plus, les habitations subissant de plein fouet une dévaluation dispatante - Nous ne voulons pas de ce projet. Notre choix incusciant des élus par celui des Français!! L'avenir de nos enfants, petits-enfants et de l'environnement est menacé !!

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation : Resp. Maix ..

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : Des habitants de MAIX. 55500 FOUGS en colère!

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

le 28 Avril 21 A : Ligny-en-Barrois

EXPRIMEZ-VOUS :

A : S.N.C.F. - CIGÉO -

Objet : Arbre malade sur voie menaçant

Madame, Monsieur

ne sachant plus à qui s'adresser S.N.C.F CIGEO, MAIRIE pour regler ce probleme d'arbre sur la voie déjà moitié couché sur les rails et le reste menaçant de Tomber sur nos propriétés ou sur Parking entreprise EVOBUS.

J'espere de l'aide de votre part par Avance, je vous remercie et recevez mes salutations distinguées.

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Refaire cette ligne est une bonne chose, il faut mieux acheminer ces déchets par fer que par route, c'est même moins polluant. Il faut bien mettre ces déchets quelque part (c'est toujours mieux chez le voisin) Je ligne passe juste derrière chez moi et la route devant.

Voir cette ligne dans cet état d'abandon il ne sera pas trop tôt de la voir à nouveau en service.

et pourquoi pas la remise en service des voyageurs!!

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Comme rien depuis le début, l'enchaînement du projet de stockage imaginaire...
S'appuyant une fois de plus sur une recommandation d'un débat public "Bidon" organisé par elle même et une commission nationale de débat public qu'elle maîtrise aussi...
Selon le dicton : on est jamais si bien servis que par soi même, l'andra fait croire qu'elle va développer le territoire en réaménageant une ligne de fret qu'elle a fait fermer quelques année auparavant.
Une fois de plus c'est le contribuable qui va financer ce projet complètement fou de vouloir stocker sous terre des colis radioactifs.

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Dépenser autant d'argent pour, au final, emprisonner la terre du sud-Meusien, c'est une honte et un crime contre l'environnement.
Il y a bien d'autres choses à faire avec l'argent du contribuable.

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Nous aurions souhaité participer à la visioconférence pour la réunion d'ouverture (de la concertation) prévue le Mardi 04 mai 2021

car nous sommes intéressés par ce projet de modernisation de la ligne ferroviaire Nancy - Pondrecourt étant donné que nous possédons une chambre d'hôtes à FIORAVAL -

Nous n'avons pu nous connecter pour ladite réunion : nous n'avons pas trouvé le lien. Pour la réunion finale, pouvez vous, SVP nous communiquer le lien par la ménagerie suivante -

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Avis très favorable à la modernisation de la voie ferrée / 2 remarques cpdt :

① Il serait souhaitable de concilier transport de fret et transport de voyageurs de toutes catégories.

② Se rapprocher du Département qui a réalisé (~2006) une étude relative à la mise en place d'un contournement Nord / Sud de la ville de Ligny en Barrois. Ce projet a été intégré au projet de développement territorial lié à CIGEO. Sa réalisation implique de modifier légèrement l'emprise de la voie ferrée sur quelques centaines de mètre

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

aucun gêne pour
moi
pour l'utilisation
de cette ligne
qui a bien servie
auparavent

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : TREVERAY
55130

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

- Combien de trains par jour vont-ils circuler sur cette voie ferrée?
- Combien par semaine - Tous les jours de la semaines?
- Vers quelle heure doit passer le train?

Merci pour vos réponses

- N'avez vous pas peur des Manifestations ANTI Bure?

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

C'est tout logique de réhabiliter une voie ferrée désaffectée à des fins d'environnement et de ravitaillement.
C'est judicieux de privilégier le transport ferroviaire pour ces genres d'opérations à répétition plutôt que la route. Notamment d'un point de vue de la sécurité où les risques accidentogènes seraient plus monnaie courante en camion qu'en train.
Je valide amplement ce projet.

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Je serais très heureux de retrouver cette ligne de ma jeunesse

très bon projet et avenir pour notre plaisir de se déplacer en train très bon souvenir de jeunesse

les villages vont pouvoir revivre et les personnes âgées pourront moins de accidents en allant chez les spécialistes et leurs médecins et leurs permettre d'aller chercher leurs médicaments à la pharmacie.

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Est-ce qu'il y a déjà des candidats déclarés à l'utilisation de la ligne fut Vensois - Gondrecourt pour d'autres transports (déchets, matériaux de constructions, ...) que ceux pour Cigéo ?

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

EXPRIMEZ-VOUS :

Lorsque le centre de stockage sera opérationnel, à quelle fréquence les colis de déchets radioactifs seront acheminés (1 fois / semaine, 2 fois ... ?)

A terme cette ligne ferroviaire sera t elle utilisée uniquement pour Cigéo et pourra t elle servir également à d'autres besoins
ex → transport céréales
→ transport carcasses bus (Evobus)
→ etc....

Vous pouvez laisser vos coordonnées afin d'être informés des suites de la concertation :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse postale : .....

.....

Adresse-mail : .....

Vous pouvez renvoyer ce coupon T jusqu'au 8 juin 2021 par voie postale, sans affranchissement. Votre contribution sera prise en compte par SNCF Réseau, Direction Territoriale Grand Est, ainsi que dans le bilan de la concertation.

En écrivant à SNCF Réseau (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles

Registres papier

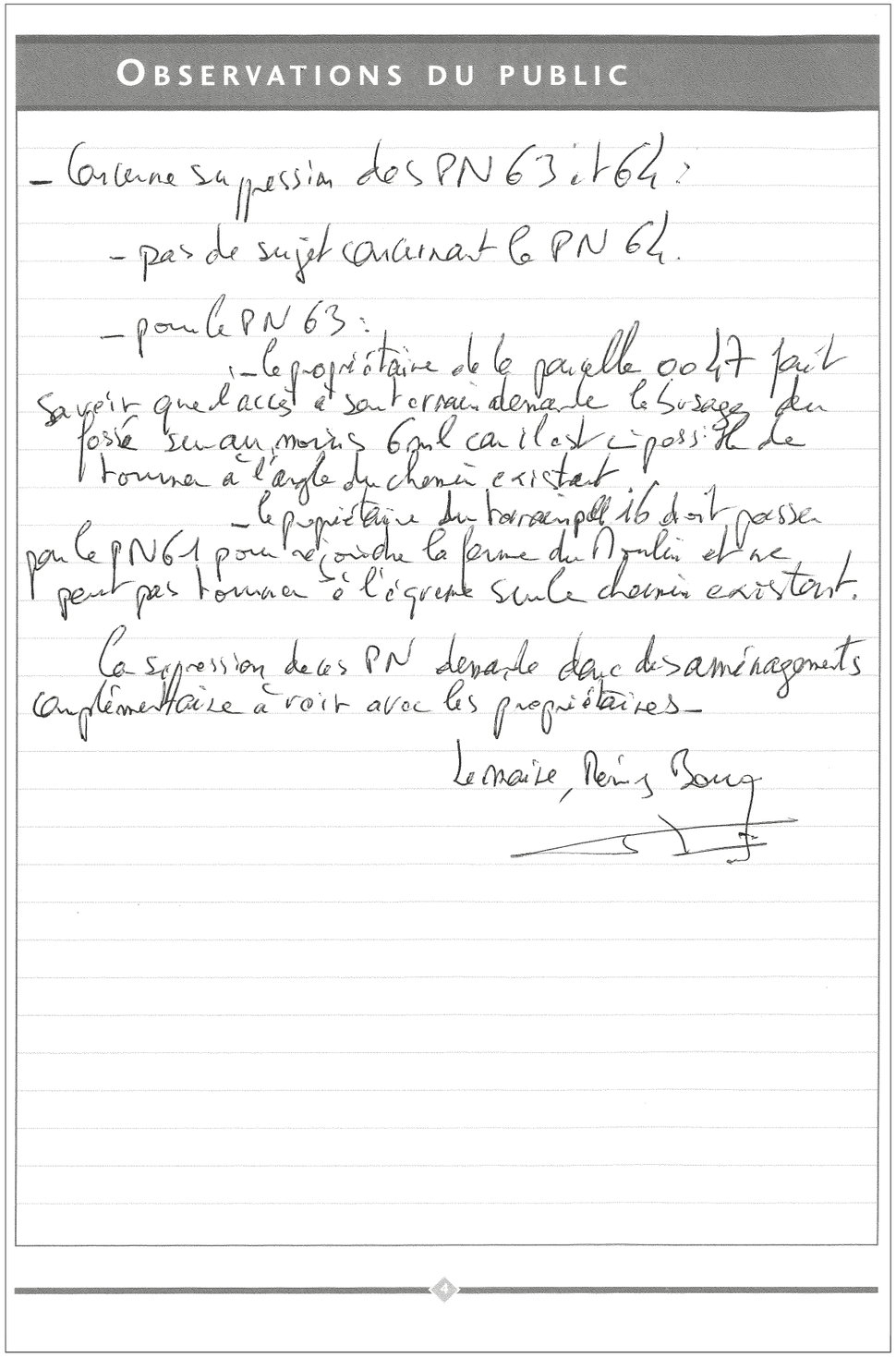
Des registres ont été mis à la disposition de tous les habitants dans les communes traversées par la ligne.

Les registres de communes suivantes n'ont pas recueillis de commentaires ou avis :

- Abainville
- Demange-Baudignecourt
- Longeaux
- Givrauval
- Gondrecourt-le-Chateau
- Naix-aux-Forges
- Nançois-sur-Ornain
- Nantois
- Saint-Amand-sur-Ornain
- Tronville-en-Barrois
- Velaines

Les avis exprimés dans les registres des autres communes sont publiés ci-après.

Registre papier Houdelaincourt



OBSERVATIONS DU PUBLIC

- Concerne suppression des PN 63 et 64 ?
- pas de sujet concernant le PN 64.
- pour le PN 63 :
  - le propriétaire de la parcelle 0047 part savoir quel accès à son terrain derrière le bosquet sera posé sur au moins 6 ml car il est impossible de tourner à l'angle du chemin existant
  - le propriétaire du terrain parcelle 16 doit passer par le PN 61 pour rejoindre la ferme du Moulin et ne peut pas tourner à l'épingle sur le chemin existant.

La suppression des PN devra se faire avec des aménagements complémentaire à voir avec les propriétaires.

Le maire, Rémy Bourg

Registre papier Ligny-en-Barrois

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Comme je l'ai fait remarquer par deux fois en présentiel lors d'1 visite de terrain fin mai dans le cadre de mes fonctions d'Elus et une seconde lors d'une visioconférence avec vous, j'attire de nouveau votre attention sur votre projet de suppression du passage 7 bis. Il n'est pas possible, il relie le quartier Altkirch et la Maison de Retraite ainsi que le Nord de la Ville et ses quartiers avec la rotule Nantique. Réseau ferré doit envisager la création d'1 pont rail à ce niveau et être vigilante aussi au passage 7 pour les PMR ainsi que les passages exceptionnels qui tout a perdre en compte. J'ai également attiré l'attention sur le fait que vous ne respectez pas la loi en ce concerne la réglementation des espèces invasives sur votre emprise et qu'elles prolifèrent allègrement. Elles doivent être éradiquées et je serai vigilant sur cette problématique.

Fabrice Sarinet adjoint à la Mairie de Ligny.

Suite aux différents ateliers, présentations et Commissions - je reitere mes observations et reclamations.

PN 7 Bis au regard de la frequentation Public et Agent EHPAD entre USAT et Maison de Retraite. Il n'est pas possible de supprimer Ce passage Sans Concertation

A) pour l'EHPAD

B) pour le Public

Attentions particulières à apporter Sur le Réseau et Sa Securité au fait que la ligne est Sans exploitation depuis de nombreuses années

la réhabilitation de la voie doit être accompagnée Obligatoirement d'une déviation de Contournement Routier (Projet avancé depuis plus de 20 ans par le département)

Une attention particulière avec Signalétique adaptée et Sécurisée à chaque PN

Enfin une réserve adaptée dans le Contournement Suite aux réserves cadastrales mises en place dans le PLU de Ligny pour accompagner le projet officiellement déclaré en 2013.

Pour l'adjoint
Maire de Ligny en Barrois

KNEUSS Daniel
28 rue des Tanneries
55500 Ligny en Barrois
email : daniel,kneuss@free,fr

Consultation publique
Ligne Nançois Tronville Gondrecourt

Je viens vous faire part d'un courrier adressé à Monsieur le Maire de Ligny sur un projet de contournement routier de Ligny le long de la voie ferrée, initié par la Mairie et la DDE dans les années 2000 ,Projet qui avait intéressé la RFF de Metz vu la suppression de trois passages a niveau,

Ce projet pourrait accompagner le projet CIGEO vu les travaux importants sur le site il y aura obligatoirement une augmentation du transport routier qui est déjà en surcharge sur la ville,

Fait à Ligny en Barrois
Le 3 Mai 2021

b. Contributions reçues

Registre papier Menaucourt

SUIVI DE LA CONCERTATION

Date	Personne de permanence	Nombre de visiteurs	Nombre de lettres recueillies
../../..	(1) La commune souhaite modifier l'entrée du village, en agrandissant, l'ouvrage d'art à 6 mètres. Voir avec SNCF, la faisabilité de cette opération. Merci de tenir informé la commune.		
../../..	(2) Voir pour isoler les maisons situées à 1m50 de la voie ferré afin que les habitants acceptent mieux le projet de modernisation de cette voie.		

p/r Chapuis

MAIRIE DE MENAUCOURT * Meuse *

Registre papier Saint-Joire

SUIVI DE LA CONCERTATION

Date	Personne de permanence	Nombre de visiteurs	Nombre de lettres recueillies
25/06/21	D. SAINZ Adjoint Administratif	1	0
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			
__/__/__			

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Que la Vinie reste accessible aux promenades pour permettre l'accès de l'Abbaye à Laneuville St Joire
Éventuellement voir avec les maires des communes avoisinantes si ils souhaitent faire une voie pédestre.

M. AUBRY Laurent, Maire de la Commune

Registre de concertation clos le 29 juin 2021 à 20h

1 observations ont été consignées au registre

0 lettres ou notes écrites sont annexées au présent registre.

MAIRIE DE SAINT-JOIRE
Le Maire
Laurent AUBRY

signature

MAIRIE DE SAINT-JOIRE · 2 rue de l'Abreuvoir - 55130 SAINT-JOIRE · RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

b. Contributions reçues

Registre papier Treveray

OBSERVATIONS DU PUBLIC

A TREVERAY le 11 Mai 2021

M^r DUMONT Jean-Pierre
20 rue du Breuil
55130 TREVERAY

Objet : modernisation de la ligne de fret Nançois-Tronville, gondrecourt le château.

La solution envisagée est la suppression du PN37 et l'aménagement du PN 38.
Une autre solution peut être étudiée.
Aménagement du PN37 et suppression du PN38.

Les avantages du PN 37 aménagé.

→ Accès aux 2 parcelles, à droite et à gauche avec la création sur 50 mètres d'un itinéraire routier pour l'unique parcelle (côté village)
→ le chemin communal est stabilisé en pierre.

Les inconvénients du PN 38.

- On accède uniquement à 1 seule parcelle
- Obligation de créer un itinéraire routier sur toute la longueur.
- le chemin communal est en herbe.

En conclusion.

Pour les agriculteurs, la commune et les riverains (sécurité accidentelle du passage à niveau) la condamnation du PN 38 est préférable.

Fait à Treveray le 11 Mai 2021

Registre de concertation clos le 29 juin 2021

une observation a été consignée au registre

Zéro lettre ou notes écrites sont annexée au présent registre.

signature

Le Maire,
Pascal LAMBERT

MAIRIE DE TREVERAY
(Meuse)

b. Contributions reçues

Courriers mail

Déplacer vers...

11 mai 2021 à 14:56

CD

passages à niveau

À : Modernisation Nancois Gondrecourt,

Répondre à :

Bonjour

Deux remarques sur la commune de Treveray : concernant les PN 37 et 38, il serait préférable d'inverser. supprimer le PN 38 et automatiser le 37.

La parcelle ZD 2 n'a aucun accès ,donc inaccessible .Prévoir un accès ou son acquisition.

Il serait souhaitable qu'une rencontre en mairie soit prévue afin d'évoquer ensemble le projet.

Cordialement

AFR Givrauval

Courrier remarques de l'AFR

Bonjour,

Veuillez trouver ci-joint un courrier de l'AFR de Givrauval concernant les passages à niveau 14, 16 et 17.

L'AFR souhait envoyer ce courrier en recommandé mais je n'ai pas trouvé d'adresse où l'envoyer.
Pouvez vous m'en fournir une ?

Merci par avance pour votre réponse.
Cordialement,

PDF
SNCF-AFRGivro.pdf

ASSOCIATION FONCIERE DE REMEMBREMENT DE GIVRAUVAL

MAIRIE de GIVRAUVAL

3 rue du Moulin

55500 GIVRAUVAL

afrGivrauval@gmail.com

Givrauval le 3 juin 2021

Objet : Suppression des passages à niveau PN 14, PN 17 et aménagement du PN 16.

Madame, Monsieur,

Après lecture de vos documents il ressort que l'association foncière de remembrement de GIVRAUVAL est directement concernée par les points suivants

PN 14 : Vous écrivez " ***rétablissement routier d'une largeur de 3 m vers le PN 16***": cela se ferait en partie sur la parcelle ZD 28 qui est de notre propriété

PN 16 : Vous écrivez ***" le passage à niveau 16 accueillera également le trafic ramené par la fermeture des passages à niveau 14 17 et 18 situés à proximité" ,*** Actuellement le trafic est à base d'engins agricoles larges et longs.

PN 17: Vous écrivez ***" mise en place d'un rétablissement routier d'une largeur de 3m vers le PN 16",*** cela se ferait en partie par la parcelle ZE 9 propriété de L'AFR, et il faudrait refaire le pont du ruisseau de la fosse Morel, ruisseau cadastré ZE 1 qui appartient également à L'AFR.

Concernant ce ruisseau, nous vous informons qu'il a été réalisé contre nature au moment du creusement du canal de la Marne au Rhin qu'il pose des problèmes d'écoulement depuis sa création.

Pour toutes ces raisons nous demandons à être associé dans le détail des travaux prévus afin de les amender si besoin.

Veuillez agréer Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées

Le Président

ASSOCIATION FONCIÈRE
de GIVRAUVAL
Siège : MAIRIE
55500 GIVRAUVAL

Déplacer vers...

15 juin 2021 à 09:38
Détails

MD

Transfert des déchets nucléaires

À :

Répondre à :

Vos ref : D-21-076-PCOM-AC/AD

Bonjour,

En vérifiant votre dossier de suppression / modification des passages à niveau, j'ai noté une anomalie importante pour le PN 27.

Il y a quelques temps une société, missionnée par vos services, est passée en mairie pour prendre des informations sur les PN, et j'avais fortement insisté sur l'obligation de garder le PN 27 qui est le seul moyen d'accéder à un lot de parcelles.

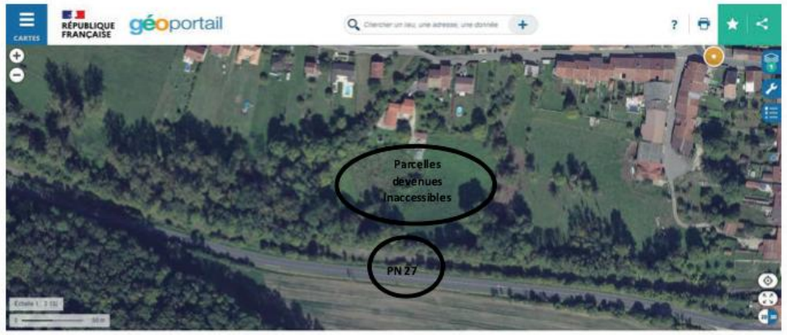
Dans votre dossier, vous supprimez complétement ce passage. Ce n'est pas envisageable.

Vous trouverez en pièce jointe un document de localisation du problème.

Merci de revoir ce point. Je reste à votre disposition pour tout complément d'information.

Bien cordialement,

Commune de Naix aux Forges 55500



Déplacer vers...

26 juin 2021 à 23:22
Détails

ST

Question sur PN6

À :

Bonjour,
Je vous écris car je viens de prendre connaissance du projet de reclassement de certains passages à niveau sur cette ligne de chemin de fer.
Je prends note de la suppression du passage à niveau n° 6, qui est aussi celui qui dessert mon habitation ainsi que de la réhabilitation des PN5 (chemin de Jovilly à Velaines) et PN7 (rue de la Bannière à Ligny en Barrois).
Le PN 6 est celui que je prends plusieurs fois par jour pour quitter mon domicile et me rendre à mon travail en rejoignant l'axe principal rue Leroux.
J'habite en effet chemin sous la Bannière, une maison isolée et unique située entre la voie ferrée et le canal au milieu des jardins.
Toutefois je ne parviens pas à comprendre la logique du choix du segment de route à rénover.
Il est en effet prévu de réhabiliter le chemin vague situé entre le PN5 et PN6 sur le territoire de Velaines et rien ne semble prévu pour réhabiliter le segment situé entre le PN6 et le PN7 situé sur le territoire de Ligny.
Pouvez-vous SVP me faire part des motivations qui ont guidé cette décision ?
Vous trouverez ici un schéma pour vous aider à appréhender ma situation :

En vous remerciant par avance pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.

c. Les avis en ligne

Présentation | Objectifs et financement | Concertation | Foire aux questions

< CONCERTATION

6 avis en ligne

Anonyme - 05/05/2021

Je trouve que l'investissement est colossal pour une absence d'utilité pour les résidents des villages et surtout les inconvénients majeurs liés à l'utilisation de cette ligne. Je suis formellement opposé à ce que des trains chargés de déchets hautement radioactifs circulent, d'autant plus qu'ils seront très fréquents, pendant une très longue période et très proche des habitations.

SNCF Réseau a répondu le 28/05/2021

Le coût du projet résulte de notre volonté d'assurer un haut niveau de performance de la voie ferrée modernisée. La ligne sera totalement remise à neuf sur toute sa longueur. Ces travaux très conséquents permettront de limiter les travaux de maintenance sur la ligne et de garantir le niveau de sécurité le plus élevé possible pour les circulations.

J. SCHELLHORN - 07/05/2021

Il ne faudrait pas oublier dans l'avant projet la sécurité des populations au passage des trains (je pense à la traversée de Ligny en Barrois) et la connexion entre le réseau SNCF et le début de la voie ferrée privée ANDRA vers le terminal de Sauzon. Cette voie ANDRA devrait faire partie de l'avant projet, les problèmes de traversée des villages étant les mêmes.

SNCF Réseau a répondu le 28/05/2021

La voie ferrée à construire entre Gondrecourt-le-Château et le site Cigéo n'est pas un projet porté par SNCF Réseau mais par l'Andra. Il n'est donc pas évoqué dans le cadre de cette concertation. Il a par ailleurs déjà fait l'objet d'une concertation organisée par l'Andra en 2018.

J. LAFFAILLE - 25/05/2021

Suite à la participation aux 2 visioconférences il m'est venu plusieurs questions et remarques. * Je trouve extrêmement dommage que la diapositive qui montre la ligne qui va être modernisée soit illisible: les noms des villages traversés sont à peine visibles et surtout pas les maisons; cela laisse à penser une volonté de ne pas heurter les gens comme si la voie passait dans la campagne uniquement. J'ai une carte au 1: 30 000 et ça change isse à penser une volonté de ne pas heurter les gens comme si la voie passait dans la campagne uniquement. J'ai une carte au 1: 30 000 et ça change tout! Il faudrait prévoir cette présentation lors des ateliers en présentiel en juin. Lors d'une réunion publique sur ce sujet il y a 2 ans à Ligny en Barrois, le public avait reproché la même chose et on peut penser que La SNCF cache la vérité à savoir que les habitants auront les rails devant leur maison! De plus dire que la population est habituée à voir passer des trains est pour le moins tendancieux car il y a une grande différence entre des trains de céréales et des trains avec des déchets radioactifs les plus dangereux au monde. *Même constat pour la diapositive qui montre le projet CIGEO: Les villages de Bure et Mandres se résument à un point et le bois Lejuc n'est pas en vert mais en gris comme s'il n'existait déjà plus. C'est manquer d'honnêteté et biaiser le rendu visuel. Tout comme on ne parle pas des cheminées de rejets dans l'atmosphère quand l'ANDRA présente la zone de puits.... *Avant de commencer les travaux de la voie ne serait-il pas opportun de faire des photos et un film de tout le trajet pour avoir une référence "zéro" et ainsi pouvoir comparer quand ce sera terminé (si jamais ça se fait) vu l'obligation d'une remise en état à l'identique? *Lors des ateliers en juin serait-il possible d'avoir une présentation des ouvrages d'art concernés ? Rien n'a été montré et c'est quand même une révolution d'imaginer des trains "dédiés" passer sur des ponts romains ou au dessus du canal... * le chantier est évalué à 18 mois.... mais sans la remise en état des ouvrages d'art. Peut-on savoir quand va commencer réellement ces travaux? C'est fausser la donne que de ne pas tout intégrer dans la durée du chantier. *Pourquoi présenter cette modernisation, je dirais plutôt réhabilitation (mais je suppose que le mot n'est pas choisi par hasard) si tôt alors due la DUP n'est pas actée? *Il ne faut pas oublier que ce projet personne n'en veut! Et espérer qu'il sera abandonné. *C'est un comble de réhabiliter une ligne SNCF et ne pas s'en servir pour transporter des passagers, dans un département rural qui manque cruellement de transports collectifs. C'est quand même là le rôle de la SNCF. * Le problème des "faibles doses "en radioactivité a été évoqué et balayé d'un revers de main. Il serait intéressant de faire participer la CRIIAD pour connaitre son point de vue sur ce sujet. *Vouloir banaliser le transport de déchets radioactifs c'est prendre les gens pour des imbéciles. Arrêtez de parler de "trains dédiés" pour les "castors" , "d'évènements" pour " accidents", de "colis"pour les futs de déchets radioactifs, de "modernisation" ... ces termes choisis participent à la langue de bois. Ce qui va passer là (ou pas) c'est ce qui existe de plus radioactif au monde et de plus dangereux!

SNCF Réseau a répondu le 08/07/2021

Les cartes présentées durant les visioconférences répondent au souci de lisibilité qu'impose cette forme particulière de réunion. Des plans au 1/1000e étaient disponibles pour les ateliers en présentiel pour voir au mieux la position de l'infrastructure ferroviaire par rapport aux bâtiments environnants. Au cours de ces mêmes ateliers un « survol » de la ligne avec Google Maps a été présenté pour que chacun puisse bien voir la ligne dans son environnement et puisse interroger l'équipe projet sur les aménagements prévus.

Concernant le passage des trains de déchets radioactifs, la réunion consacrée au thème de la sécurité a permis à SNCF Réseau d'expliquer comment le transport de ces marchandises est organisé pour assurer les circulations avec la plus grande sécurité possible.

La concertation préalable a porté sur le projet de modernisation de la ligne ferroviaire entre Nançois et Gondrecourt-le-Château dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau. La diapositive utilisée par l'Andra pour rappeler en quoi consiste le projet Cigéo reste effectivement synthétique. Des cartes plus détaillées ont néanmoins été présentées au cours des réunions organisées par l'Andra dans le cadre de la concertation portant sur le raccordement ferroviaire à créer entre Gondrecourt-le-Château et le site Cigéo.

Les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire ne seront réalisés qu'à condition que l'Andra obtienne toutes les autorisations nécessaires à la mise en œuvre du projet Cigéo. La situation dans laquelle il faudrait revenir à la situation antérieure ne se présentera donc pas. De plus, la ligne sera accessible à d'autres entreprises que celles qui travailleront pour l'Andra. Ces utilisateurs pourraient vouloir utiliser la ligne même en cas de fermeture du site Cigéo.

Les ateliers ont effectivement permis de détailler les travaux qui seront effectués sur les ouvrages d'arts. Certains d'entre eux seront reconstruits.

La durée du chantier intègre bien la rénovation des ouvrages d'arts dont l'état justifie des réparations ou une reconstruction. Les ouvrages d'arts dont l'état actuel est compatible avec des circulations ferroviaires seront rénovés à l'échéance normale de leur reconstruction. A ce stade des études, le début des travaux est techniquement possible fin 2024. Rien n'est toutefois décidé. Le chantier commencera réellement après l'obtention des autorisations nécessaires pour SNCF Réseau et pour l'Andra.

Le terme modernisation est utilisé car les travaux constituent plus qu'une simple réhabilitation. Les importants travaux qui sont envisagés ont ainsi notamment pour objectif de doubler la capacité de la ligne en autorisant 8 circulations par jour au maximum au lieu de 4 avec les installations actuelles. La concertation préalable a été organisée dès cette année en raison de la longue durée des études et des procédures à mener avant de débuter les travaux. De plus, l'organisation d'un dialogue avec le territoire à ce moment des études permet de faire évoluer sereinement le programme des travaux en prenant tout le temps nécessaire pour étudier les évolutions proposées lors des échanges avec le public.

La modernisation de la ligne n'est pas destinée au transport de voyageurs. Le tracé sinueux de la ligne impose en effet une limitation de vitesse des trains à 40 km/h ce qui n'est pas au niveau attendu pour des voyageurs.
Par ailleurs, le potentiel de déplacements est limité par la densité relativement faible de population et d'emplois autour de la ligne.
Enfin, la SNCF est le principal transporteur de fret ferroviaire de France, en partie sur des lignes réservées au transport de marchandises.

Le rayonnement émanant des trains a effectivement été évoqué lors de l'atelier consacré aux thèmes de la sécurité et de la sûreté. Les informations délivrées à cette occasion ont été les plus claires et détaillées possibles dans le cadre de cette concertation préalable sur le projet d'infrastructure ferroviaire. La concertation sur le projet poursuit et d'autres rencontres avec le public seront organisés dans les prochains mois. La CRIIRAD comme toutes les associations seront bien entendu les bienvenues pour ces rendez-vous qui maintiendront un dialogue ouvert avec tous ceux qui sont intéressés par notre projet.

Anonyme - 26/05/2021

D'après la foire aux questions : « Le tracé sinueux de la ligne impose en effet une limitation de vitesse des trains à 40 km/h ce qui n'est pas au niveau attendu pour des voyageurs. » Cet argument mériterait d'être objectivé en le quantifiant et en comparant cette caractéristique du tracé à celle des lignes existantes, similaires transportant des voyageurs. En l'état il reste subjectif et peut laisser penser à une volonté délibérée d'empêcher des lignes existantes, similaires transportant des voyageurs. En l'état il reste subjectif et peut laisser penser à une volonté délibérée d'empêcher l'utilisation d'infrastructures favorables à une re dynamisation de ce territoire à d'autres fins que celles de Cigeo.

. UNION DEPARTEMENTALE CGT MEUSE - 31/05/2021

C'est la directive 91/440 de la commission européenne relative au développement de chemins de fer communautaires qui impose l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Face à la régression de la part du transport ferroviaire de marchandises en Europe, les états, majoritairement libéraux, font le choix de l'ouverture à la concurrence, sans s'interroger sur les véritables causes à ce déclin. Avec cet artifice, ils tentent d'invisibiliser font le choix de l'ouverture à la concurrence, sans s'interroger sur les véritables causes à ce déclin. Avec cet artifice, ils tentent d'invisibiliser leur asservissement au lobby routier, faisant fi de l'impact social, environnemental et sur la santé de leurs décisions partisanes. Ils posent ainsi le principe des réformes ferroviaires à venir avec une sectorisation des activités sacrifiant la péréquation tarifaire et condamnant à plus ou moins long terme les « petites lignes » ! La Meuse paiera un lourd tribut à cette ouverture à la concurrence, sacrifiant points de dessertes, lignes, gares, installations et personnels en nombre sur son territoire. Des pans entiers de transport de marchandises basculent du rail sur la route à travers tout le département. En juin 2005, la Meuse est mise à l'honneur de la libéralisation du fret ferroviaire, avec la circulation du premier train de marchandises privé de France lancé par la société CONNEX, filiale de Véolia Environnement, parti de Dugny-sur-Meuse pour transporter de la chaux dans la Sarre en Allemagne. Ambitieux, le directeur général de CONNEX n'hésite pas, comme son homologue de la SNCF, à vanter cette ouverture à la concurrence, « une chance pour le FRET ferroviaire. L'arrivée de nouveaux opérateurs va permettre de gagner de nouveaux clients". Malgré les promesses de son directeur général de l'époque, feu la société CONNEX, grâce à un dumping social de grande ampleur, le nouveau venu ne va pas aller chercher de nouveaux clients, comme promis, mais démarcher et gagner ceux de l'entreprise historique. Après LHOIST à Dugny sur Meuse, c'est le papetier norvégien NORSKE SKOG de Golbey (Vosges) qui tombe en partie dans l'escarcelle de CONNEX. Les conséquences sont accablantes et désastreuses : Avant cette ouverture à la concurrence présentée comme salvatrice pour la reconquête, la part modale du transport marchandises réalisée par la SNCF, opérateur historique unique, est de 13,7%. Quinze années plus tard, alors que les besoins de transport ont augmenté, que le nombre d'opérateurs UD CGT - Bourse du travail - 11 Place de la Couronne - 55000 Bar Le Duc 03.29.45.05.23 06 76 94 05 58 e-mail : ud55@cgt.fr ferroviaires s'est multiplié, la part modale du ferroviaire ne représente plus que 8,9% ! Bien loin des 25% promis pour la seule SNCF, par son président de l'époque et son actionnaire principal qu'est l'état. La ligne NANCOIS GONDRECOURT et ses nombreuses installations terminales embranchées, les habitants des villages riverains et le contribuable, sont des victimes collatérales de l'ouverture à la concurrence. La ligne fait partie du réseau capillaire permettant de réaliser les derniers kilomètres pour desservir des sites industriels (EVOBUS FRANCE à Ligny en Barrois), agricoles (Silos de Velaines, Menaucourt, Saint Joire, Houdelaincourt, Gondrecourt), ou pour acheminer les produits d'un domaine forestier particulièrement réputés pour la qualité de ses feuillus (hêtres et chênes). La MEUSE est le 3ème département forestier français en surface de production. Si l'activité ne s'est pas arrêtée, et a même pu se développer, les riverains de la ligne ont pu mesurer le transfert opéré du rail vers la route, dégradant toujours plus l'infrastructure routière laissé à la charge du seul contribuable. La réduction massive d'offres de transport ferroviaire et fluviale opérée ces dernières années au grand bénéfice du transport routier contribue fortement au dérèglement climatique. La CGT considère que l'engagement de travaux d'infrastructure, à même de permettre une réorientation des besoins de transport vers des modes plus respectueux de notre environnement, d'améliorer le quotidien des meusiennes et des meusiens est bénéfique et doit être privilégié. Agir pour le retour du train dans le département de la Meuse se doit d'être réfléchi sur une offre intégrant transport de voyageurs et de marchandises. La rénovation de la ligne NANCOIS-GONDRECOURT ne peut être une fin en soi, tant les besoins de transport sont omniprésents sur l'ensemble du département. Le ferroviaire, au même titre que le fluvial, ne peut être une alternative au transport de marchandises par la route mais bien une priorité. Il en va de toutes les marchandises et particulièrement des transports de matières dangereuses.

Anonyme - 03/06/2021

Il est assez étonnant de lire un projet écrit au futur plutôt qu'au conditionnel, alors que l'enfouissement n'est pas encore décidé ?? La SNCF est-elle déjà sûre de l'utilisté de la ligne ? Par ailleurs, j'aurais aimé pouvoir écrire que ma commune est Bonnet, mais curieusement votre site ne le permet pas. Enfin, prétendre que cela aidera les habitants est d'une profonde ironie : si l'enfouissement se fait, la région deviendra déserte. C'est du et pas. Enfin, prétendre que cela aidera les habitants est d'une profonde ironie : si l'enfouissement se fait, la région deviendra déserte. C'est du moins ce qui est préconisé.

L'EST RÉPUBLICAIN

dimanche 2 mai 2021 11:45
405 mots - 2 min

: L'EST RÉPUBLICAIN VIP

Cigéo: la consultation publique ouvre ce lundi pour la ligne ferroviaire entre Nançois et Gondrecourt

SNCF Réseau lance une consultation publique à partir de ce lundi 3 mai et jusqu'au 8 juin. L'objet: le projet de modernisation de la ligne de chemin de fer entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château. La ligne de fret servirait aux transports de déchets radioactifs vers Cigéo, si le projet voit le jour.

Pour quoi faire ?

SNCF Réseau prévoit de moderniser 36 km de voie entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château (ligne 027000). L'entreprise sollicite le public sur ce chantier au travers d'une « concertation préalable volontaire » dixit le communiqué entre ce lundi 3 mai et le 8 juin.

Cette ligne de fret n'est plus utilisée depuis de nombreuses années. Elle pourrait de nouveau être utilisée si le projet Cigéo entre dans une phase industrielle. C'est par cette ligne ferroviaire que transiteraient les convois de déchets radioactifs amenés à être stockés en grande profondeur dans le sous-sol de Bure.

L'Andra privilégie le transport ferroviaire pour cela depuis 2013. L'Andra financera intégralement le chantier estimé à 120 millions d'euros.

Le dossier est en ligne sur www.sncf-reseau.com/modernisation-ligne-nancois-gondrecourt.

Programme des travaux

Entre 2024 et 2025, il faudra remettre la totalité des plateformes et la voie, rénover les ouvrages d'art (26). Dans un autre temps, il faudra moderniser les équipements et installer de nouveaux aiguillages à Nançois-Tronville. Enfin, il sera temps de sécuriser les passages à niveau.

16 communes concernées

Tronville-en-Barrois, Nançois-sur-Ornain, Velaines, Ligny-en-Barrois, Givrauval, Longeaux, Menaucourt, Nantois, Naix-aux-Forges, Saint-Amand-sur-Ornain, Tréveray, Saint-Joire, Demange-Baudignécourt, Houdelaincourt, Abainville, Gondrecourt-le-Château.

Des réunions-ateliers en visioconférence

4 mai : réunion d'ouverture ; 11 mai : atelier « sécurité » ; 20 mai : atelier « travaux » ; 25 et 27 mai : atelier « aménagements nord » ; 1 er juin et 3 juin : atelier « aménagements sud » ; 8 juin : réunion bilan. Les liens seront accessibles sur le site Internet.

L'EST RÉPUBLICAIN

lundi 3 mai 2021
Édition(s) : Edition de Meuse
Page 5
397 mots - 2 min

MEUSE—GONDRECOURT-LE-CHÂTEAU

Train : ouverture de la consultation publique pour la ligne Nançois-Gondrecourt

SNCF Réseau lance une consultation publique à partir de ce lundi 3 mai et jusqu'au 8 juin. L'objet : le projet de modernisation de la ligne de chemin de fer entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château. La ligne de fret servirait aux transports de déchets radioactifs vers Cigéo, si le projet voit le jour.

Pour quoi faire ?

SNCF Réseau prévoit de moderniser 36 km de voie entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château (ligne 027000). L'entreprise sollicite le public sur ce chantier au travers d'une « concertation préalable volontaire » dixit le communiqué entre ce lundi 3 mai et le 8 juin.

Cette ligne de fret n'est plus utilisée depuis de nombreuses années. Elle pourrait de nouveau être utilisée si le projet Cigéo entre dans une phase industrielle. C'est par cette ligne ferroviaire que transiteraient les convois de déchets radioactifs amenés à être stockés en grande profondeur dans le sous-sol de Bure.

L'Andra privilégie le transport ferroviaire pour cela depuis 2013. L'Andra financera intégralement le chantier estimé à 120 millions d'euros.

Le dossier est en ligne sur www.sncf-reseau.com/modernisation-ligne-nancois-gondrecourt .

Programme des travaux

Entre 2024 et 2025, il faudra remettre la totalité des plateformes et la voie, rénover les ouvrages d'art (26). Dans un autre temps, il faudra moderniser les équipements et installer de nouveaux aiguillages à Nançois-Tronville. Enfin, il sera temps de sécuriser les passages à niveau.

16 communes concernées

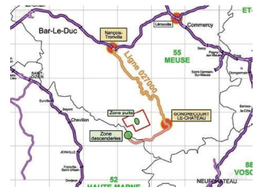
Tronville-en-Barrois, Nançois-sur-Ornain, Velaines, Ligny-en-Barrois, Givrauval, Longeaux, Menaucourt, Nantois, Naix-aux-Forges, Saint-Amand-sur-Ornain, Tréveray, Saint-Joire, Demange-Baudignécourt, Houdelaincourt, Abainville, Gondrecourt-le-Château.

Des réunions-ateliers en visioconférence

4 mai : réunion d'ouverture ; 11 mai : atelier « sécurité » ; 20 mai : atelier « travaux » ; 25 et 27 mai : atelier « aménagements nord » ; 1er juin et 3 juin : atelier « aménagements sud » ; 8 juin : réunion bilan. Les liens seront accessibles sur le site Internet.

Comment donner son avis ?

En renvoyant le coupon T qui a été distribué ; en déposant une contribution sur le site Internet ou sur un registre installé en mairie ; par courriel à modernisation.nancois-gondrecourt@reseau.sncf.fr. ■



Cette carte avait été présentée par l'Andra lors d'une réunion publique le 17 septembre 2018. Photo DR /ANDRA

La ligne SNCF désaffectée ici en 2018 à Ligny-en-Barrois (entre la halte fluviale et le boulevard Poincaré). Elle devrait être utilisée pour les convois de déchets radioactifs vers Cigéo, de Nançois-sur-Ornain/Tronville à Gondrecourt-le-Château. Photo ER /N.F.

Il faudra reprendre toute la plateforme ferroviaire, comme ici à Ligny-en-Barrois. Photo ER /Nicolas FERRIER

par Nicolas Ferrier

Parution : Quotidienne
Diffusion : 107 587 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 447 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés L'Est Républicain 2021
5069597c5310cb0586af0477200361069706776705e33069b98f73f

L'EST RÉPUBLICAIN

lundi 21 juin 2021 17:27
70 mots - < 1 min

: L'EST RÉPUBLICAIN VIP

Velaines Modernisation en vue pour la ligne de fret Nançois/Gondrecourt

La ligne de fret passant dans la commune de Velaines se verra réactivée lors de la mise en action de la phase opérationnelle du site de Cigéo. Alors qu'elle traverse 16 communes, son état général jugé vétuste sur tout le linéaire existant, nécessite une remise à niveau complète.

Par - Aujourd'hui à 17:23 - Temps de lecture:

Parution : Continue
Diffusion : 12 694 559 visites (France) - © OJD Internet avril 2021

Tous droits réservés 2021 estrepublicain.fr
e06919675b708d0a46e808476e03d1128dd60e5513293d1085dbf5f

Meuse : une ligne capillaire fret ressuscitée grâce au transport de déchets nucléaires

Actu-Transport-Logistique.fr | Ferroviaire | publié le : 28.06.2021 | Dernière Mise à jour : 29.06.2021

Pas moins de 120 millions d'euros devraient être mobilisés pour moderniser cette ligne à voie unique longue de 36 km.

Crédit photo SNCF Réseau

Le projet de modernisation de la ligne capillaire fret Nançois - Tronville/Gondrecourt-le-Château, dans la Meuse, suit son cours dans le cadre du projet Cigéo et pourrait aboutir fin 2025. Aux alentours de 2035, jusqu'à huit trains par an transporteraient des déchets nucléaires jusqu'au site de Bure.

Dans le domaine des financements de modernisation des lignes capillaires fret, **Nançois - Tronville/Gondrecourt-le-Château, dans la Meuse,** est assurément un poids lourd. **Pas moins de 120 millions d'euros qui devraient être mobilisés pour moderniser cette ligne** à voie unique longue de 36 km. **L'enjeu est stratégique** en effet puisqu'il s'agit de **desservir le centre de stockage géologique de déchets radioactifs de Bure (Cigéo).** Mais les

investissements ne s'arrêteront pas là. Pour un montant indéterminé pour l'heure, **l'agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (Andra) prendra à sa charge les frais** de réalisation d'une installation terminale embranchée (ITE) longue de 14 km. Ainsi, **il n'y aura aucune rupture de charge** pour **les trains qui convoieront sept emballages de transport en moyenne.**

45 000 t de ballast et 60 000 traverses

Les colis proviendront principalement de Normandie (La Hague) et de la vallée du Rhône (Cadarache, Marcoule, Bugey). Organisée volontairement par SNCF Réseau, la concertation préalable sur le projet s'achèvera le 28 juin 2021. Puis, les études de projet et les enquêtes publiques seront réalisées en 2022-2023. **Les travaux de modernisation de la ligne suivront en 2024-2025,** cette dernière ne voyant plus passer de trains de fret depuis 2020 à cause de sa vétusté. Ils comprendront la réfection de la totalité de la plateforme et de la voie ferrée. Ce sont ainsi 45 000 tonnes de ballast et 60 000 traverses béton qui devraient être posées. En outre, et durant ces dix-huit mois de travaux mobilisant 200 personnes, **vingt-deux des cinquante-neuf passages à niveau existants seront supprimés.**

Ouverte à d'autres trafics

La **remise en service de la ligne devrait intervenir fin 2025.** En phase de construction du centre Cigéo, ce sont ainsi au maximum **six trains par jour transportant des matériaux de construction qui pourraient circuler sur l'infrastructure remise à neuf.** Puis, dès lors que le centre deviendra opérationnel aux alentours de 2035, ce sont huit trains par an transportant des déchets nucléaires qui devraient transiter par la ligne.

Mais ce trafic ira grandissant au fil des années. **Des prévisions portent sur un rythme de 76 trains par an** en milieu de période d'exploitation du centre. Il restera toutefois de la marge puisque la ligne présentera une capacité… limitée à huit circulations par jour (soit quatre allers-retours). **Elle pourra donc accueillir d'autres trafics** générés par des entreprises locales souhaitant se (re)connecter au Réseau Ferré National (RFN). À ce jour, et suivant des informations transmises par le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, ***"SNCF Réseau est en contact avec le groupe agricole et agroalimentaire Vivescia,*** *basé à Velaines et à Gondrecourt-le-Château."*

Auteur

- Olivier Constant

Conception et réalisation : État d'Esprit - Stratis / www.etat-desprit.fr - Septembre 2021

SNCF RÉSEAU

2.4.6 Bilan des garants de la concertation sur la mise à niveau de la ligne ferroviaire Nançois-Tronville/Gondrecourt-le-Château

cndp Commission nationale du débat public

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L. 121-17

SNCF RESEAU

PROJET DE MODERNISATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE NANÇOIS-TRONVILLE/GONDRECOURT-LE-CHATEAU

Dates de la concertation préalable
Du 4 mai au 28 juin 2021

Luc MARTIN et Jean-Daniel VAZELLE
Garants désignés par la Commission nationale du débat public

Date de remise du rapport, le 28 juillet 2021

Bilan de la concertation

SNCF-RESEAU
PROJET DE MODERNISATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE NANÇOIS-TRONVILLE/GONDRECOURT-LE-CHATEAU

4 mai 2021 – 28 juin 2021

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS 4

SYNTHESE 4

Les enseignements clefs de la concertation 4

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants 6

INTRODUCTION 7

Le projet objet de la concertation 7

La saisine de la CNDP 10

Garantir le droit à l'information et à la participation 11

LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANTS 13

Les résultats de l'étude de contexte 14

AVIS SUR le DEROULEMENT DE LA CONCERTATION 18

Le droit à l'information a-t-il été effectif ? 18

Le droit à la participation a-t-il été effectif ? 19

SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES 20

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation 20

Evolution du projet résultant des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation. 22

DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMANDATION(S) AU RESPONSABLE DU PROJET 22

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées ... 22

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique 24

LISTE DES ANNEXES 25

ANNEXE 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants 26

ANNEXE 2 Décision CNDP de nomination des garants 29

Nota :
Tous les schémas et images contenues dans le présent bilan des garants sont issus du dossier de concertation ou de présentations faites par SNCF-Réseau lors des réunions.

AVANT-PROPOS

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 28 juillet 2021 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) **:** https://www.sncf-reseau.com/fr/modernisation-ligne-nancois-gondrecourt

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan, réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

SYNTHESE

Le projet de modernisation de la ligne SNCF 027 000 de Nançois-Tronville à Gondrecourt-le-Château est porté par SNCF-Réseau et consiste à réhabiliter et moderniser cette voie afin de permettre la circulation de trains de fret devant desservir à terme le projet CIGEO, futur site de stockage de déchets radioactifs situé à Bure dans le département de la Meuse Cette ligne permettra également la circulation d'autres trains de fret pour desservir les activités situées le long de la ligne.
Pour ce projet, SNCF-Réseau a souhaité mener une concertation avec garant CNDP.

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation sur ce projet porté par SNCF Réseau devait se tenir initialement du 3 mai au 8 juin 2021. Afin d'offrir davantage de temps de réflexion au public et afin de pouvoir réaliser certaines réunions en présentiel, la concertation a été prolongée au-delà de la période de confinement soit jusqu'au 28 juin. Cependant malgré cet allongement et une communication soutenue, la participation du public a été plus faible que celle espérée, toutefois les élus ont été très présents et les contributions recueillies ont été très nombreuses.

Cette faible participation du public peut s'expliquer de plusieurs façons :

- Avant le début de la concertation, plusieurs associations environnementales opposées au stockage de déchets radioactifs à Bure ont indiqué qu'elles ne participeraient pas aux débats,
- Les 16 communes traversées par la ligne à rénover sont habitées par une population peu dense (en dehors de Ligny-en-Barrois) et plutôt âgée, qui ne s'est pas forcement mobilisée,
- Le projet Cigéo a amené depuis plusieurs années, dans ce secteur, la mise en place de nombreuses procédures de participation qui génèrent peut-être une certaine confusion, voire une certaine lassitude et auxquelles le public, en dehors des associations militantes, a maintenant du mal à s'intéresser selon certains acteurs rencontrés.

Les contributions apportées au débat sous forme de questions, d'interrogations, de propositions ont concerné tous les thèmes de ce projet.

Certaines ont interrogé l'opportunité de la modernisation de la ligne compte tenu d'une opposition au projet CIGEO et d'autres ont contesté la tenue d'une concertation sans attendre l'autorisation du projet CIGEO ou dans cette période de contrainte sanitaire liées au COVID 19.

La plupart des contributions ont toutefois concerné directement le projet sous les divers thèmes de :

- La sureté et la sécurité tant de la ligne que des transports de matières dangereuses que sont les déchets radioactifs devant être stockés à CIGEO. Les questionnements ont porté sur les niveaux de radioactivité émis et reçus, les accidents éventuels, déraillements, passages à niveau (PN) et la protection des habitations.

- Les aménagements tout au long de la ligne et plus particulièrement autour des passages à niveau supprimés ou maintenus. Ont ainsi été évoqués, entre autres, la circulation des engins agricoles, le rétablissement de l'accès par la RD5 à la commune de Ménaucourt, le tracé de la voie à Ligny-en-Barrois. Des propositions ont été faite de modifications des passages à niveau à supprimer ou à conserver.

- Les travaux de la voie sous l'aspect des nuisances engendrées, poussières, bruit, circulation des engins de travaux, mais aussi l'exploitation de la ligne par les caractéristiques des convois, leur fréquence et le bruit généré.

- L'environnement de la ligne dont le caractère champêtre est à conserver, boisement et zone humide, la conservation ou le rétablissement des usages actuels et l'entretien de la voie en attendant la réalisation du projet.

Bien que certaines réponses aient parfois tardé, toutes les questions du public ont reçu une réponse de la SNCF soit au cours des réunions publiques soit sur le site internet de la concertation. Toutefois certaines questions demandent, pour y répondre plus précisément des études complémentaires.

Un grand nombre de propositions du public ont été prises en compte et devraient être intégrées dans les études de la phase projet. Elles portaient notamment sur les points suivants :

- Respecter l'environnement lors de la réalisation des travaux
- Poursuivre la concertation pour affiner les suppressions de passages à niveau
- Modifier le pont sur la RD5 afin de standardiser l'accès au village de Menaucourt
- Envisager la suppression des PN 37 et 52
- Sécuriser l'intersection avec la D61
- Améliorer la sécurité en grillageant l'emprise dans les zones urbanisées notamment à Ligny en Barrois
- Prendre en compte les risques d'éboulement dans certains secteurs du tracé
- Réparer les passages à niveau dégradés notamment celui d'Houdelaincourt
- Gérer les modalités d'accès des piétons aux abords de l'usine Evobus
- Associer les élus et la profession agricole aux futures concertations de détail
- Informer le public des dispositions réglementaires permettant d'indemniser une éventuelle dévalorisation des biens immobiliers

Pour certaines propositions la SNCF a expliqué pourquoi cela n'était pas envisageable notamment :

- Permettre que la ligne soit ouverte au trafic voyageur

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations
Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse précise ou nécessitant des études complémentaires
1. Etude du passage de la ligne dans Ligny-en-Barrois pour répondre à une demande de léger ripage de la voie.
2. Etude du rétablissement d'une traversée de la voie en remplacement du PN7bis en lien avec la ville de Ligny-en-Barrois.
3. Etude du rétablissement de l'accès au village de Ménaucourt par la RD5 avec un pont-rail dégageant un gabarit de 6 mètres de largeur et 4,5 mètres de haut
4. Etude des accès aux parcelles compte tenu de la suppression de certains passages à niveau (PN 27, PN50 et parcelle à Treveray)
5. Etude de sécurisation d'intersection avec les routes notamment PN 3 (RN 135), PN 29, PN13 (Evobus), PN 61
6. Etude des diverses demandes de suppression de PN ou d'inversion entre supprimés et maintenus (36, 37 et 38 et 52)
7. Clarifier avec les collectivités locales et/ou les associations foncières la future propriété des voies de rétablissement après suppression de PN.
8. Préciser les linéaires de la ligne qui seront protégés par une clôture grillagée.
9. Répondre aux demandes individuelles faites par le public et qui n'ont pas encore eu de réponse : clôture de fonds de parcelle entre les PN 12 et 13, prévenir les traversées de voie entre habitat et jardin situés de part et d'autre de la voie, aménagement à proximité du PN 6 pour un habitant ayant un projet personnel sur un terrain éventuellement affecté par les travaux.
10. Préciser le déroulement et les modalités d'exécution des travaux afin de respecter l'environnement sensible du projet (zone humide, terrains boisés etc….)
11. Informer le public des dispositions réglementaires permettant d'indemniser une éventuelle dévalorisation des biens immobiliers.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.
1. Poursuivre la concertation avec le public pour apporter des réponses plus précises compte tenu de l'avancement technique du projet, notamment sur les aménagements des passages à niveau.
2. Associer les élus et la profession agricole, notamment la chambre d'agriculture, aux futures concertations de détail.

INTRODUCTION

Le projet objet de la concertation

- Responsable du projet et décideurs impliqués

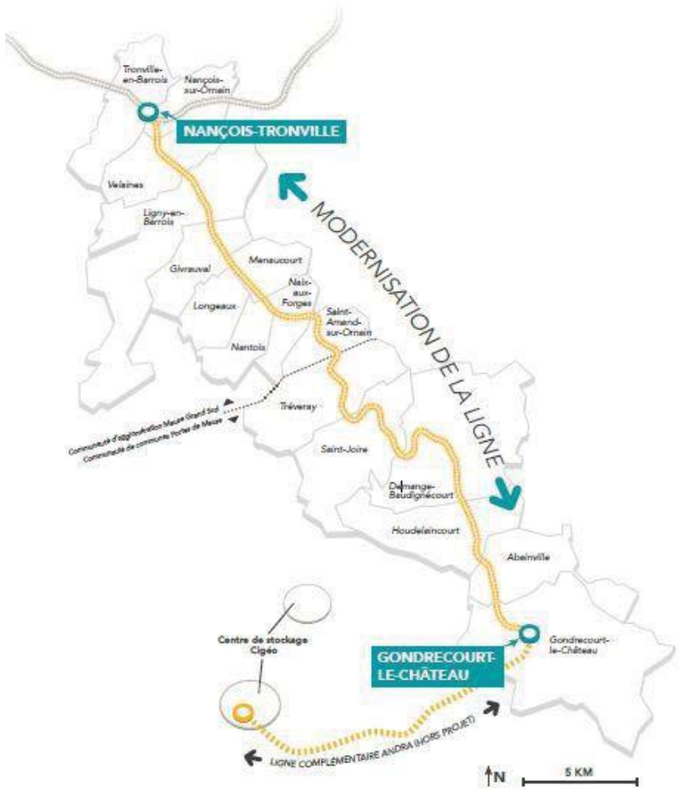
Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire 027000 de Nançois-Tronville à Gondrecourt-le-Château, soit sur 36 kilomètres, s'inscrit dans le cadre du développement du projet CIGEO de stockage géologique des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue, conduit sous maîtrise d'ouvrage de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA). Ce projet a fait l'objet d'un débat public en 2013 puis d'une concertation post-débat public, toujours en cours.

La modernisation de la voie ferrée est conduite sous maîtrise d'ouvrage de SNCF-Réseau. Cette ligne doit permettre d'acheminer les colis de déchets radioactifs de leurs lieux d'entreposage actuels au centre de stockage CIGEO, ainsi que les matériaux pour sa construction. La réalisation de la ligne ferroviaire est tributaire des décisions liées au projet Cigéo, notamment du décret prononçant l'utilité publique de CIGEO (prévue actuellement pour 2024 a priori), aussi le planning de réalisation de cette modernisation de ligne évoluera en fonction des décisions prises par les autorités administratives, utilité publique de CIGEO et autorisation environnementale du projet de modernisation de la ligne 027 000.

- Carte du projet et plan de situation

La ligne SNCF 027 000 est raccordée à la ligne SNCF Paris-Strasbourg à hauteur de la gare de Nançois-Tronville et se développe dans la vallée de l'Ornain jusqu'à Gondrecourt-le-Château. Une installation terminale embranchée (ITE) permettra l'acheminement des colis entre Gondrecourt-le-Château et le site CIGEO.
Le plan ci-après situe cette ligne dans le réseau SNCF Grand-Est.

La ligne 027 000 à moderniser (source SNCF Réseau)



- Objectifs du projet selon le porteur de projet

Comme il est indiqué ci-avant, la modernisation de la ligne SNCF vise essentiellement à permettre la circulation de trains de déchets radioactifs à destination du site de stockage CIGEO.
Cette ligne, qui n'est plus circulée depuis le début 2020, a des caractéristiques obsolètes pour les futurs transports envisagés. D'une part la structure de la voie datant de la fin des années 1880 (voie et ouvrages) est à reprendre entièrement et d'autre part le nombre de passages à niveau au nombre de 59 sur 36 km est à revoir afin de supprimer ceux inutilisés ou piétons.
Le projet consiste donc à :

- Supprimer un peu plus d'une vingtaine de passages à niveau, soit purement et simplement compte tenu de leur inutilité, soit en rabattant la circulation sur un passage à niveau conservé,
- Moderniser les passages à niveau conservés (signalisation et aménagements divers),
- Renouveler totalement les composants de la structure de la voie (plateforme, traverses et rails) ainsi que son assainissement,
- Rénover ou reconstruire certains ouvrages d'art,
- Équiper la ligne d'un système de communication permettant la sécurisation de la ligne et de ses embranchements.

- Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat

Dans le cadre du débat public sur GIGEO en 2013, il a été présenté plusieurs alternatives de transport des déchets radioactifs vers le centre de stockage, à savoir par la route, par voies navigables et par le réseau ferré. Le débat avait conclu de favoriser le transport des colis par voie ferré en évitant les transferts de charge et en utilisant au maximum les emprises ferroviaires existantes.
Aussi le projet mis en concertation ne comporte pas d'alternatives à l'utilisation et à la modernisation d'une voie ferrée existante.
L'ensemble du projet ferroviaire est envisagé à l'intérieur de l'emprise foncière existante. Ponctuellement, pour rétablir des accès agricoles, des acquisitions foncières pourront s'avérer nécessaires afin de créer quelques chemins d'exploitation.

- Coût

Le centre CIGEO est prévu pour recevoir des colis de déchets radioactifs pendant une centaine d'année. Le projet de modernisation de la voie ferrée est donc envisagé pour permettre d'acheminer les colis durant ce laps de temps. La structure de la voie est conçue pour minimiser les travaux de maintenance pendant ces 100 années.
Le coût de réalisation du projet est estimé à 120 millions d'euros. Ce coût est susceptible d'évoluer en fonction des suites de la concertation et des investigations sur les ouvrages d'art.

- Contexte du projet

Le projet de modernisation de la ligne SNCF 027 000 est le projet de desserte ferroviaire du site de stockage des déchets radioactifs en site géologique CIGEO. Il est un projet connexe du projet CIGEO au même titre que l'alimentation en eau, en énergie (électricité, chauffage) et en desserte routière.

Il s'inscrit pleinement dans la réalisation du projet CIGEO et en est entièrement dépendant pour sa réalisation.

- Calendrier du projet

Dans l'état actuel de l'avancement du projet CIGEO, l'ANDRA attend la décision d'utilité publique de son projet pour 2024, ce qui permettrait d'engager les travaux préparatoires et l'autorisation de création pour 2025/2026. Afin de pouvoir acheminer les matériaux de construction de CIGEO par voie ferrée, plutôt que par la route, la modernisation de la ligne 027 000 est donc nécessaire à l'échéance de 2025/2026.
L'échéancier du projet de modernisation de la ligne est donc envisagé comme suit :

- Schéma décisionnel

A la suite de la concertation préalable, SNCF-Réseau va poursuivre les études détaillées de son projet par un certain nombre d'investigations sur le terrain et les ouvrages d'art et arrêter son projet. Ce projet nécessitera une déclaration de projet et une autorisation environnementale (avec enquête publique), toutefois le code de l'environnement oblige à produire une évaluation environnementale unique et concertée entre les différents maîtres d'ouvrages concernés par le projet Cigéo de manière directe ou connexe. Aussi le projet SNCF s'inscrira dans les procédures administratives menées par l'Andra pour le projet CIGEO afin d'obtenir l'autorisation environnementale sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage.
Ce n'est qu'à l'issue de ces démarches que les travaux pourraient être entrepris sous les réserves évoquées d'avancement décisionnel du projet CIGEO.

La saisine de la CNDP

- Contexte de la concertation

Comme il est dit ci-avant le projet CIGEO a fait l'objet d'un débat public en 2013 puis d'une concertation post-débat public : https://concertation.andra.fr/
Le projet CIGEO se développe sur les territoires des communes de Bure et Mandres-en-Barrois dans la Meuse et Saudron en Haute-Marne.
Pour la réalisation de ce projet, plusieurs projets « périphériques » sont nécessaires :

- L'alimentation en énergie électrique par la construction d'un poste de transformation de RTE,
- Les autres besoins en énergie, chaleur et ventilation,
- L'alimentation en eau,
- La déviation d'une route départementale RD 60/960,
- La création d'un terminal ferré embranché à partir de la ligne SNCF 027000 existante arrivant à Gondrecourt-le-Château,
- La modernisation de la ligne SNCF 027000 entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château

Tous ces projets périphériques sont réalisés par les maitres d'ouvrage auxquels appartiennent ces ouvrages, RTE pour le poste de transformation, syndicats d'alimentation en eau, conseils départementaux pour la RD, SNCF pour la modernisation de la voie ferrée 027 000. Ce sont ces maîtres d'ouvrages particuliers qui conduisent la concertation de leur projet en lien avec l'ANDRA.

Parmi ces projets périphériques, le projet de poste de transformation RTE a fait l'objet d'une concertation en début d'année 2020. La déviation de la route départementale 60/960 fera l'objet d'une concertation en fin d'année 2021.

Par courrier du 6 janvier 2021 le Président de « SNCF-Réseau » a demandé à la Commission nationale du débat public (CNDP) la désignation d'un garant pour la concertation du projet de réhabilitation de la ligne ferroviaire Nançois-Tronville/Gondrecourt-le-Château visant à faciliter la desserte du projet de Centre de stockage industriel en couche géologique (CIGEO) des déchets radioactifs de haute activité et moyenne activité à vie longue, situé dans le département de la Meuse.
La nature du projet ne relève pas d'une saisine obligatoire de la CNDP, toutefois SNCF Réseau a souhaité conduire une concertation sur le fondement de l'article L.121-17 du code de l'Environnement et organisée suivant l'article L.121-16-1.

Cette concertation se situe donc dans la continuité des concertations engagées par le projet CIGEO et est à rattacher aux conclusions du débat public de 2013 sur CIGEO qui avaient demandé de privilégier le transport par voie ferrée pour l'acheminement des colis de déchets et des matériaux de construction du centre.

- Décision d'organiser une concertation

Lors de la séance plénière du 13 janvier 2021, la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-17 et a désigné Messieurs Luc MARTIN et Jean-Daniel VAZELLE comme garants de la concertation, considérant que :

  - Le projet est une des conditions de réalisation de CIGEO, la participation de l'ANDRA tout au long de cette concertation est incontournable.
  - La sensibilité des enjeux de transport de déchets nucléaires, cette concertation devrait être le lieu d'un débat approfondi sur le sujet.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garants qui se trouve en annexe de ce bilan.

- Le rôle des garants

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentif :

- Au besoin d'intelligibilité des procédures de participation qui se multiplient désormais autour du site CIGEO. La création de cette installation nucléaire a en effet fait l'objet d'un débat public, suivi d'une concertation post débat public en cours et de plusieurs concertations préalables sur la mise en comptabilité des documents d'urbanisme, ou bien encore sur le raccordement électrique. D'autres concertations concernant les déviations routières et l'alimentation en eau du site devraient avoir lieu, conduites par les divers maîtres d'ouvrage (MO) de ces projets,
- A la nécessité que les acteurs décisionnaires offrent au public une lecture cohérente et intelligible de l'état d'avancement de ce projet et de ses prochaines étapes, ainsi que des marges de manœuvre dont ils disposent lors de cette concertation et du rôle de chaque acteur, alors même que les questions relatives à l'Installation Terminale Embranchée de l'ANDRA (ITE), sont abordées dans une procédure participative distincte,
- A continuer à débattre sur la qualité et la sûreté du service de transport de ces colis de déchets radioactifs dans le prolongement de la concertation post-débat public sur le Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs (PNGMDR), conduite par le ministère de la Transition écologique (Direction de l'Energie et du Climat – DGEC).
- A élaborer un bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, comporte une synthèse des observations et propositions présentées. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions. Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANTS

Afin de définir le dispositif de concertation le plus approprié, les garants ont procédé à une étude de contexte intégrant les différentes parties prenantes de cette opération.

Relation avec la SNCF

Les garants ont eu comme principaux interlocuteurs, la chargée de communication de SNCF Réseau Grand-Est et le responsable du projet de réhabilitation de la ligne.
La SNCF a confié une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage « communication » à l'agence « Etat d'Esprit-Stratis » pour les conseiller et les accompagner tout au long de la concertation.
Les relations avec SNCF Réseau ont été organisées par des échanges de documents via la messagerie internet, et par des réunions en visioconférence en raison des règles sanitaires liées au COVID19.
Les garants ont organisé une visite de la ligne avec la SNCF après un premier repérage fait par Luc Martin.
Les modalités de concertation et de déroulé des réunions publiques ont été définies lors de réunions réunissant la SNCF, l'agence de communication, l'ANDRA et les garants selon les thèmes des réunions.

Relations avec les acteurs du territoire

Au-delà de la SNCF-Réseau et de l'ANDRA pour laquelle la ligne est modernisée et qui finance les travaux, les garants ont rencontré un grand nombre d'acteurs du territoire concernés par la réhabilitation de la ligne : des associations, notamment environnementales, des élus, des acteurs du monde économique.

- Perception des associations environnementales

Les associations environnementales sont fortement opposées au projet ferroviaire car vecteur du projet Cigéo.
Elles se coordonnent entre elles pour afficher des positions communes. La plupart n'ont pas souhaité échanger avec les garants.
Elles ont organisé, au premier trimestre 2021, une campagne d'affichage pour alerter sur la dangerosité du transport des déchets radioactifs.
Elles ont indiqué par courrier qu'elles ne participeraient pas à cette concertation, ces courriers indiquant leurs arguments de refus de participer à cette concertation se trouve en annexe de ce bilan.

- Perception des élus sur le projet :

Ils n'ont pas de relations avec la SNCF et connaissent mal le projet,
Ils espèrent que cette ligne pourra dynamiser le développement du territoire même s'ils sont conscients des conditions d'un raccordement ferroviaire (massification du transport, coût …)
Ils sont attentifs à la sécurité des passages à niveau,
Ils relaient l'inquiétude sur la radioactivité générée par les colis transportés,
Ils ne réclament pas un service voyageur sur cette ligne,
Ils souhaitent le maintien des usages actuels le long de la ligne (chemins de randonnée, activités ludiques …)
Ils posent le problème lié à la traversée de Ligny-en-Barrois et d'autres villages avec des habitations très proches des voies.

- Perception du monde économique

A l'inverse des associations environnementales, les acteurs économiques voient la ligne ferroviaire comme un vecteur de développement économique majeur dans un département à vocation agricole.

En effet cette voie permettra la desserte du site CIGEO, source d'opportunité pour les acteurs économiques du territoire.
La profession agricole, plus particulièrement, est sensible à la suppression envisagée d'une vingtaine de passages à niveau et de l'impact sur l'activité agricole. Les représentants ont insisté pour établir un état des lieux des exploitations impactées et être associés à la définition des ouvrages projetés.

Les résultats de l'étude de contexte

Les nombreuses réunions en présentiel ou en distanciel avec le porteur du projet et les acteurs du territoire ont permis d'identifier les objectifs à poursuivre lors de cette concertation et les différents enjeux qui sont susceptibles d'être portés au débat. Les échanges avec les associations environnementales ont certes été réduits mais les nombreux canaux de communication qu'ils utilisent (sites internet, réseaux sociaux, journaux…) permettent de bien appréhender leurs attentes.
Le périmètre de la concertation se situe à deux échelles :

- Local par des dispositifs réunissant les élus, riverains et grand public des deux intercommunalités. Ce périmètre correspond principalement aux 11 000 habitants des 16 communes traversées par la ligne 027 000
- National par le fait que le transport des déchets radioactifs constitue un élément de la politique du plan national de gestion des matières et déchets radioactifs (PNGMDR).

Toutefois le débat public de 2019 sur le PNGMDR et la concertation post-débat intègrent cette échelle nationale sur le transport des déchets radioactifs. La concertation locale y fera référence.
(https://www.concertation-pngmdr.fr/concertation/concertation-relative-a-cinquieme-edition-du-plan)

Il apparait que deux publics principaux sont susceptibles de s'intéresser à la future concertation :

1. Les élus et les habitants des communes traversées par la voie ferrée qui souhaiteront vraisemblablement être rassurés sur l'impact des transport radioactifs d'une part et d'autre part être informés sur la nature des travaux de rénovation et leur impact vis-à-vis d'eux. La suppression de certains passages à niveau sera également un point important pour eux avec ses impacts sur l'accessibilité des propriétés et les allongements de parcours.
2. Les opposants au projet Cigéo qui lient étroitement les deux projets, Cigéo et réhabilitation de la voie SNCF et expriment leurs inquiétudes et leur opposition formelle à la poursuite du projet Cigéo.

Il est important que ces deux types de publics puissent trouver pleinement leur place dans ce débat.
Les objectifs qui nous paraissaient devoir être poursuivis dans le cadre de la concertation sont les suivants :

- Informer sur la remise en service de la voie et les impacts associés, les différentes alternatives, y compris la possibilité de ne pas réaliser cette ligne.
- Compléter l'état des lieux et les enjeux associés,
- Recueillir les attentes, interrogations, propositions du public,
- Apporter des réponses aux questions qui se posent notamment celle liées à la nature des matières transportées.

A la suite de nos entretiens avec les acteurs du territoire les enjeux qui ressortent sont :

- Replacer la concertation SNCF dans le cadre des concertations du projet Cigéo et de la 5ème édition du PNGMDR en rappelant les décisions issues de ces débats et concertations :

    - Poursuivre les études et recherches sur le projet Cigéo et les alternatives au stockage géologique,
    - Privilégier le transport des déchets destinés à Cigéo par voie ferrée.
- Les risques du transport de déchets radioactifs (radiologiques et autres)
- L'impact de la ligne sur son environnement (trafic CIGEO et travaux CIGEO, urbanisme ....)
- Les impacts de la suppression de passages à niveau, les conséquences sur les accès actuels, sur les parcelles agricoles, sur les activités de loisirs...
- L'impact des travaux de réhabilitation.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.

Les recommandations des garants concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation.

Concernant les modalités de concertation, les divers échanges avec le porteur du projet, l'ANDRA et l'agence « Etat d'Esprit » nous ont amené à proposer que :

- Les réunions soient autant que possible en présentiel, si les règles sanitaires le permettent.
- La réunion de lancement replace cette concertation SNCF dans le cadre des concertations du projet Cigéo et de la 5ème édition du PNGMDR.
- Les quatre réunions thématiques, sécurité, travaux, aménagement partie nord et aménagement partie sud, doivent être complétées comme nous l'avons évoqué par une dernière réunion de clôture de cette concertation préalable et d'évocation des suites de cette concertation préalable.
- Les réunions intègrent dans le déroulé des interventions (en présentation) d'autres personnes que le porteur de projet afin de présenter d'autres points de vue.
- Au minimum la moitié du temps de ces réunions soit consacré à l'échange avec les participants en limitant notamment la durée des présentations.
- La diffusion dans la presse soit au minimum dans les 2 journaux régionaux, l'Est Républicain et le journal de la Haute-Marne.

Ce sont tous ces éléments de notre étude de contexte que nous avons prescrits le 20 avril 2021, au porteur de projet pour proposer les modalités de concertation.

Dans la construction des modalités de concertation les garants ont veillé à ce que le dispositif permette de manière transversale de :

- S'informer sur le projet SNCF et ses alternatives
- Approfondir des sujets en lien avec le projet SNCF
- Donner un avis
- Faire part au maître d'ouvrage de points de vigilance
- Poser des questions
- Faire des propositions

Ils y ont été attentifs tout au long du processus de concertation.

La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet

En prenant en compte les prescriptions des garants, le porteur du projet a défini les modalités d'information et de participation du public telle que présenté ci-après.

Modalités d'Information et de connaissance du projet

Les documents de supports à la concertation ont été les suivants :

- Un document de 4 pages, diffusé aux habitants du territoire, présentant un résumé du projet, les échéances de la concertation et une carte T, leurs permettant de s'informer et d'adresser à SNCF-Réseau leurs questionnements, leurs observations ou propositions
- Un dossier de concertation d'une quarantaine de pages informant quant aux tenants et aboutissants du projet et de la concertation. Il sera consultable sur internet et disponible dans chacune des 16 communes impactées.
- Une annexe au dossier de concertation concernant spécifiquement les passages à niveau, permettant aux élus et aux personnes directement concernées d'avoir une connaissance plus fine des aménagements concernés,
- Un site internet permettant à chacun d'accéder à l'ensemble de toutes les informations disponibles sur ce projet. Les internautes pourront également déposer leurs questions ou observations et consulter l'ensemble des questions et des réponses apportées.
- Un clip vidéo de 3 minutes environ sur le projet et la concertation qui a été mis en ligne sur le site internet et qui a été présenté en introduction des réunions de concertation.

Modalités de mobilisation

Les modalités de diffusion de l'information sont :

- Les annonces légales annonçant la concertation dans les deux journaux locaux, Est Eclair et Journal de la Haute-Marne,
- Des affiches au format 40x60 qui ont été apposées dans toutes les mairies traversées par la ligne SNCF à réhabiliter,
- Des communiqués de presse pour présenter le dispositif de concertation et annoncer les réunions de concertation,
- Plusieurs acteurs du territoire, municipalités, intercommunalités, associations, acteurs économiques… ont été invités à relayer cette communication

Préalablement à la tenue de la concertation le porteur du projet a rencontré les deux intercommunalités, communauté d'agglomération « Meuse Grand Sud » et la communauté de commune « Portes de Meuse » pour leur présenter la démarche, recueillir leurs attentes et demander qu'elles servent de relais à l'information de la concertation. Il a rencontré également les représentants de la profession agricole afin d'évoquer leurs contributions.

Modalités de concertation

La variété des dispositifs d'expression et de participation vise à donner à chacun la possibilité de prendre la parole et au maître d'ouvrage de recueillir les avis argumentés de l'ensemble des parties prenantes intéressées par le projet.

Les modalités arrêtées consistent à diversifier le recueil de la parole de tous les acteurs du territoire concerné et élargi (collectivités, habitants, associations, fédération etc…) et proposent :

- Une enquête téléphonique auprès d'une centaine de personnes situées le long de la ligne

- L'organisation de 6 rencontres avec le territoire :
  - Réunion d'ouverture en visioconférence,
  - Deux ateliers en visioconférence, l'un avec un focus sur la sûreté et sécurité, le second sur les travaux
  - Deux ateliers en présentiel pour les aménagements des passages à niveau, l'un pour la moitié nord de la ligne, correspondant aux communes de la communauté d'agglomération « Meuse Grand Sud », et l'autre pour la moitié sud du tracé de la ligne, correspondant à la communauté de communes « Portes de Meuse »,
  - Une réunion de restitution par le porteur de projet de la concertation et de présentation et discussion des modalités de continuité du dialogue avec le territoire.

A la suite des échanges réguliers avec la SNCF et des propositions des garants le calendrier a été ajusté afin que les ateliers thématiques « aménagements » puissent être décalés après la levée des contraintes sanitaires et ainsi de permettre qu'elles puissent se tenir en présentiel. Elles ont finalement été au nombre de quatre, au lieu de deux, comme initialement prévu.

Le calendrier de la concertation a ainsi été le suivant :

Réunion d'ouverture	en visio	4 mai
Atelier thématique sécurité	en visio	11 mai
Atelier thématique travaux	en visio	20 mai
2 Ateliers thématiques aménagements PN Nord (Ligny-en-Barrois)	en présentiel	10 juin
2 Ateliers thématiques aménagements PN Sud (Gondrecourt-le-Château)	en présentiel	15 juin
Réunion de restitution	en visio	9 juin

Un jury citoyen d'une vingtaine de personnes avait été envisagé par les services de la SNCF, cependant au vu des diverses procédures de participation en cours dans le secteur, de la difficulté d'un choix des personnes participantes compte tenu de la faible population du territoire concerné, les garants ont préconisé de ne pas retenir ce dispositif. À la suite de ces échanges la SNCF a renoncé à la mise en place de ce jury citoyen.

Les contenus et déroulés de ces réunions de concertation ont été conformes aux prescriptions des garants transmis à SNCF-Réseau (par courriel du 16 Mars 2021), à savoir, de donner, en présentation, la parole à des entités tierces et de consacrer au minimum autant de temps à la parole citoyenne qu'à celle du porteur de projet.

Les garants ont insisté pour qu'un numéro de téléphone soit mis à disposition des personnes qui souhaitaient privilégier un échange direct avec le porteur du projet.

Le recueil des observations, attentes, propositions de ces temps de dialogues a été complété par les éléments portés par les internautes sur le site dédié et par la correspondance du retour des lettres T.

En résumé, le dispositif de concertation :

4 000 dépliants avec carte T distribué
16 affiches,
2 annonces légales dans la presse régionale
1 communiqué de presse
16 dossiers de présentation déposés en mairie
16 registres permettant de recueillir l'avis du public, également en mairie
1 réunion d'ouverture
2réunions thématiques
4 ateliers
1 réunion de clôture

AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

S'agissant d'une concertation préalable la SNCF ne disposait pas à ce stade de l'étude détaillée du projet. Cependant tous les éléments en sa possession ont été transcrits dans un dossier de concertation qui avec ses annexes représentait plus de 80 pages. Ce dossier déposé dans les 16 mairies était également présent sur internet sur le site internet plus de 15 jours avant le début de la concertation ainsi le public a pu s'informer valablement conformément à la loi (art L121-16, R121-19 CE, point 3 article 6 Aahrus).

En parallèle 8000 plaquettes d'une présentation synthétique ont été déposées dans toutes les boîtes aux lettres des 16 communes traversées par le projet. Bien évidemment, le dépôt n'a pas eu lieu dans les boites aux lettres repérées « Stop pub ».

Le contenu de ces documents était accessible et rédigé dans un langage clair. D'ailleurs aucune remarque n'a été formulée lors de la concertation sur l'intelligibilité des différents supports de présentation.

A noter qu'un document anonyme de 18 pages, faisant référence au mouvement « Stopbure », a été distribué également aux habitants de ce secteur. Il résume les craintes de certaines associations environnementales.

Tout au long de la concertation, les différents supports de présentation utilisés lors des réunions et les comptes rendus de ces réunions ont été régulièrement ajoutés sur le site internet.

Il nous apparait donc que l'information des différents publics était claire, transparente et complète. Toute personne qui le souhaitait avait donc la possibilité de s'informer dans sa mairie, sur internet

ou par téléphone et évidement lors des différents temps d'échanges. Le respect du droit à l'information a donc été complet.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Malgré les efforts d'information détaillés précédemment, la participation du public s'est avérée faible, que ce soit lors des visioconférences ou lors des réunions en présentiel. Cependant ce public restreint a participé activement et les échanges ont permis de nourrir le débat et de faire évoluer le projet.

Cette faible participation pourrait s'expliquer de plusieurs façons :

- Le projet Cigéo débuté depuis une trentaine d'années a déjà généré de nombreux débats et plusieurs actions de participation, ce qui a, peut-être pour effet, de lasser le public local.
- Plusieurs associations environnementales, France Nature Environnement, Meuse Nature Environnement et Lorraine Nature Environnement nous ont indiqué par courrier du 12 mars 2021 (cf. annexe) qu'elles ne souhaitaient pas participer à ce dispositif de concertation car elles venaient de saisir les ministres de tutelles de L'Andra afin d'obtenir le gel des procédures pouvant conduire à l'enquête public du projet CIGEO. De même la coordination « Sortir du nucléaire » qui réunit les associations locales opposées au projet CIGEO nous a indiqué par une lettre du 11 mars 2021 (cf. annexe) leur refus de participer à toute concertation pour un projet entrainant « .....la destruction de notre territoire en surface comme en profondeur dès à présent et pour des siècles. »
- Les modalités de connexion aux visioconférences par internet ou la crainte de réunions en présentiel dans le contexte de crise sanitaire ont pu décourager des participants potentiels.

Afin de pallier à cette faible participation constatée dès la réunion d'ouverture, plusieurs dispositions ont été prises lors du déroulement de cette concertation :

- Annonces complémentaires dans la presse locale
- Remplacement des 2 Ateliers thématiques « aménagements » prévus en distanciel par 4 Ateliers thématiques « aménagements » en présentiel.
- Prolongement de la durée de la concertation du 8 juin (date de clôture initialement prévue) au 28 juin, soit 20 jours supplémentaires

Les temps d'échanges se trouvaient réparties tout au long de ces huit semaines de concertation et à des moments différents de la journée afin d'améliorer l'accessibilité à ces débats.

Le site internet était certes intégré au site internet de SNCF-Réseau mais la partie spécifique à cette concertation était clairement identifiée. Le site internet s'est d'ailleurs enrichi tout au long de la concertation grâce aux présentations et comptes rendus des différentes réunions. Les interventions du public au nombre de 6 étaient également consultables par tous les publics ainsi que les réponses apportées par la SNCF. Chacun avait donc la possibilité de réagir et de prolonger l'échange.

À partir des informations largement diffusées sur différents supports, en direction de tous les publics, il apparaît que le public était clairement informé et disposait donc des moyens nécessaires afin de participer au débat.

L'essentiel des interventions du public était surtout constitué de questions. Les avis et les propositions étant en nombre plus limité.

Lorsque cela lui était possible, la SNCF a répondu directement aux questions. Cependant dans certains cas la réponse a dû être différée, soit parce qu'elle nécessitait un approfondissement ou parce que la réponse ne pourra être apportée qu'après les études de détails qui figureront dans le dossier d'enquête publique ultérieure. S'agissant des réponses différées les garants ont dû parfois insister auprès de SNCF-Réseau afin que les délais de réponse soient plus réduits. Au final il apparaît que les réponses apportées par SNCF réseau étaient claires et argumentées.

Les dispositifs de visioconférence, bien que limitant les interactions ont permis une interactivité réelle notamment grâce au tchat (clavardage).

Lors de ces échanges et bien que le projet soit contraint dans son emprise foncière existante un certain nombre de modifications ont été envisagées : modification du pont sur la D 5, sécurisation des abords de l'usine Evobus, suppression supplémentaire de quelques passages à niveau. Ces avancées témoignent, à notre sens, de l'esprit d'ouverture et de dialogue qui ont prévalus lors de ces débats menés par la SNCF.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

220 personnes ont participé aux diverses réunions et ateliers.
1065 personnes pour 1141 visites se sont connectées au site internet, onglet « consultation ».
600 actions de téléchargement ont été constatées.
27 coupons T ont été retournés avec commentaires.
46 contributions ont été recueillies lors des réunions en visioconférence et 64 lors des ateliers aménagements en présentiel.
6 contributions ont été apportées sur les registres en mairies.
L'adresse mail dédiée à reçu 4 contributions et la page projet 6 contributions.
La ligne téléphonique dédiée à été utilisée par 5 personnes essentiellement pour des renseignements sur les réunions de concertation.

SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Les contributions sont issues de tous les modes mis à disposition du public : lettre T, registres en mairie, site dédié et réunions publiques en expression orale ou sur le fil de conversation.
Un grand nombre de questions posées par les participants aux réunions ont reçues une réponse directe ou par l'intermédiaire du site internet, dans la foire aux questions. Il est toutefois important de les rappeler succinctement.

On peut distinguer un classement des contributions selon 6 thèmes généraux :

L'opportunité du projet
Un certain nombre de contributions évoquent une opposition au projet CIGEO et donc au transport des colis à destination de ce centre et par conséquence à la modernisation de la ligne. Elles soulignent « un projet fou d'enfouissement des déchets » et le coût que cela coutera au contribuable pour « empoisonner le sud Meusien ». D'autres oppositions évoquent la dangerosité des colis radioactifs qui seront transportés et le passage de ces convois près des habitations. Il est souligné le fait que cette modernisation de la ligne ne profitera pas aux habitants des communes traversées car elle ne

sera que pour le fret. Enfin quelques contributions évoquent l'intérêt d'utiliser la voie ferrée pour les transports de fret et le possible développement de la vallée de l'Ornain.

La concertation
Elle est remise en cause par certains qui pensent que l'ANDRA « maitrise » la CNDP, le débat est « bidon », l'avis émis ne sera pas entendu et il faudrait plutôt un referendum. Des questions ont été posées sur le déroulement des réunions (lien d'information et de récupération des documents) sur le contenu des présentations qui pourraient être plus illustrées par des photos de travaux, sur l'établissement d'une référence « zéro » par un film de toute la ligne. Il a été souligné le fait de ne pas avoir reçu le dépliant dans la boite aux lettres, alors qu'un boitage systématique a été fait (problème du *stop pub*).

La sureté et sécurité
De nombreuses contributions demandent quelles sont les mesures prises pour la protection des riverains au passage des convois de déchets radioactifs. Elles interrogent sur le niveau de radioactivité reçu en bordure de voie, quelles conséquences sur les cultures et les animaux à proximité de la voie, quelle information recevront les riverains sur les risques de la radioactivité et quelles mesures sont prises pour éviter un accident de train. Elles demandent de clôturer la ligne au droit des habitations et des jardins. Plusieurs endroits présentent des problèmes de sécurité compte tenu de leur configuration, c'est le cas autour de l'usine Evobus à Ligny-en-Barrois, ou de certains carrefours routiers à proximité immédiate de la ligne. La réunion sur la sûreté-sécurité a apporté des réponses aux nombreuses questions évoquées en donnant le niveau de radiations émises par le passage d'un convoi, les mesures prises pour assurer la sûreté des colis même en cas d'incident de train. Sur les risques liés aux passages à niveau, la SNCF a indiqué que tous les passages à niveau maintenus feraient l'objet d'aménagements pour les mettre aux normes de sécurité actuelles.

Aménagements
Le projet de modernisation de la voie ferrée se développe dans l'emprise actuelle qui était prévue pour 2 voies, une seule ayant été réalisée. Concernant le tracé de la voie ferrée il y a une demande de ripper légèrement l'emplacement de la voie dans la traversée de Ligny-en-Barrois pour permettre l'installation d'une voie routière de contournement du centre-ville. De nombreuses interventions concernent l'aménagement des passages à niveau, en proposant une modification des PN à supprimer, c'est la demande à Treveray, en demandant des aménagements spécifiques pour permettre aux engins agricoles de circuler aisément, en souhaitant une reconstruction du pont rail au droit de la RD 5 de Ménaucourt. Toutes les demandes et propositions sont récapitulées dans le tableau des réponses à apporter par la SNCF. La SNCF s'est engagée à étudier avec les personnes concernées (élus, propriétaires, exploitants agricoles et riverains) toutes les demandes formulées.

Travaux et exploitation
Beaucoup de questions ont été posées pour demander une réduction des nuisances liées aux travaux dont la durée est prévue sur 18 mois. Cela concerne les poussières, le bruit, la circulation des engins, l'emprise des travaux, les horaires du chantier. Concernant l'exploitation de la ligne, ce sont la fréquence des convois, le poids des trains et le nombre de wagons, le mode de propulsion des trains qui ont été évoqués, mais aussi la distance nécessaire pour l'arrêt du convoi. La SNCF a indiqué que la voie serait entièrement refaite, la liaison traverses-long rail soudé permettait de réduire le bruit par rapport aux anciennes voies, mais également que des études de bruit seraient conduites au droit de chaque partie agglomérée et si besoin était, de mettre en place les mesures réglementaires.

L'environnement
Il a été noté le défaut complet d'entretien de la voie et particulièrement de passages à niveau dont celui d'Haudelaincourt qui nécessite des travaux urgents. Le caractère champêtre et de zone humide dans lequel se situe cette ligne a été évoqué pour que ces travaux ne le détruisent pas et notamment le souhait de végétaliser les emprises le long de la voie. Certains usages, randonnée, pêche demandent à être conservés. L'inquiétude sur le bruit généré par les convois est revenue souvent, avec le temps de passage devant une habitation. L'autre préoccupation des riverains de la voie est le risque de dévalorisation de leur bien et à quelle indemnisation peuvent-ils avoir droit. L'étude environnementale que doit présenter la SNCF devra préciser et répondre à la majorité des inquiétudes exprimées.

Evolution du projet résultant des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.

Lors de la concertation préalable, un certain nombre de modifications ont été envisagées : modification du pont sur la D 5, sécurisation des abords de l'usine Evobus, suppression supplémentaire de quelques passages à niveau. Il conviendra dans le document de réponse au bilan des garants, qui sera publié par le porteur de projet, de confirmer des éventuelles modifications et de préciser globalement comment les contributions de cette concertation préalable ont été prises en compte.

DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMANDATION(S) AU RESPONSABLE DU PROJET

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

La concertation a permis d'évoquer un grand nombre de thèmes concernant le projet de modernisation de cette voie ferrée entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château. Les nuisances apportées par la réactivation du trafic sur cette voie, les travaux nécessaires à sa

modernisation, la suppression de nombreux passages à niveau et la caractéristique des transports qu'elle supportera ont été les sujets sur lesquels les contributions ont été apportées.

Les interrogations, questionnements et contributions apportés au cours des réunions publiques et sur le site de la concertation ont le plus souvent obtenus des réponses de la part de la SNCF-Réseau porteur du projet. Toutefois le projet n'étant encore qu'au stade d'un avant-projet, ce qui est normal pour une concertation préalable, les réponses qui demandent des études complémentaires devront les recevoir dans la suite de la concertation, ce dont s'est engagé la directrice territoriale de « SNCF-Réseau Grand Est ». Beaucoup de sujets qui restent à traiter concernent les aménagements pour le rétablissement de circulation et de desserte des parcelles compte tenu de la suppression d'un grand nombre de passages à niveau uniquement piétons ou peu utilisés. La sécurisation de la ligne par l'installation de clôture dans les zones habitées est aussi une préoccupation qui devra être satisfaite avec les intéressés. La protection de l'environnement de cette ligne est également une demande et les moyens pour la satisfaire devront être précisés. Aussi il est recommandé de continuer à dialoguer avec le territoire pour étudier les diverses demandes faites et apporter les réponses précises aux questionnements.

Le tableau ci-après récapitule les principales demandes.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations
Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse précise ou nécessitant des études complémentaires
1. Etude du passage de la ligne dans Ligny-en-Barrois pour répondre à une demande de léger ripage de la voie.
2. Etude du rétablissement d'une traversée de la voie en remplacement du PN7bis en lien avec la ville de Ligny-en-Barrois.
3. Etude du rétablissement de l'accès au village de Ménaucourt par la RD5 avec un pont-rail dégageant un gabarit de 6 mètres de largeur et 4,5 mètres de haut
4. Etude des accès aux parcelles compte tenu de la suppression de certains passages à niveau (PN 27, PN50 et parcelle à Treveray)
5. Etude de sécurisation d'intersection avec les routes notamment PN 3 (RN 135), PN 29, PN13 (Evobus), PN 61
6. Etude des diverses demandes de suppression de PN ou d'inversion entre supprimés et maintenus (36, 37 et 38 et 52)
7. Clarifier avec les collectivités locales et/ou les associations foncières la future propriété des voies de rétablissement après suppression de PN.
8. Préciser les linéaires de la ligne qui seront protégés par une clôture grillagée.
9. Répondre aux demandes individuelles faites par le public et qui n'ont pas encore eu de réponse : clôture de fonds de parcelle entre les PN 12 et 13, prévenir les traversées de voie entre habitat et jardin situés de part et d'autre de la voie, aménagement à proximité du PN 6 pour un habitant ayant un projet personnel sur un terrain éventuellement affecté par les travaux.
10. Préciser le déroulement et les modalités d'exécution des travaux afin de respecter l'environnement sensible du projet (zone humide, terrains boisés etc.…)
11. Informer le public des dispositions réglementaires permettant d'indemniser une éventuelle dépréciation des biens immobiliers, notamment en indiquant sur le site internet du projet les liens vers la réglementation évoquée lors des réunion publiques

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Concernant la concertation préalable, comme il est indiqué ci-avant, SNCF-Réseau a mis de nombreux moyens pour assurer le droit à l'information et à la participation du public.
Le projet est à un stade « d'avant-projet » aussi tous les éléments notamment d'aménagement des passages à niveau et de leur environnement ne sont pas définis avec précision. La concertation a permis de s'enrichir de « l'expertise d'usage », ce qui entraîne le besoin d'études complémentaires et une continuité du dialogue avec toutes les parties prenantes intéressées, riverains de la ligne (propriétaires, exploitants), usagers, élus locaux, agriculteurs etc.…
L'étude environnementale du projet est seulement en cours d'élaboration. Si ses grandes lignes ont pu être données lors des réunions publiques, elles devront être partagées avant leur élaboration définitive.
Il nous apparait donc indispensable et c'est une demande forte que nous avons faite à SNCF-Réseau, de poursuivre le dialogue jusqu'à l'élaboration du projet définitif.
Cette demande a été entendue et la directrice territoriale de SNCF-Réseau s'est engagée lors de la dernière réunion publique à tenir des réunions techniques de travail et en fin d'année 2021, deux réunions publiques pour partager l'avancement du projet. Elle souhaite également créer un comité spécial de suivi du projet, en concertation avec les élus locaux et les services de l'Etat.

La recommandation des garants est de poursuivre impérativement la concertation, pour informer et faire participer le public à l'élaboration de ces aménagements et partager le contenu des documents qui feront l'objet du dossier de demande d'autorisation environnementale et de l'enquête publique. Les engagements pris par SNCF-Réseau lors de la dernière réunion de concertation sur cette continuité du dialogue devront être tenus.

Les tableaux portés en annexe 1 récapitulent les diverses demandes auxquelles la SNCF-Réseau devra répondre. Ces tableaux figurent également au début du bilan dans le chapitre synthèse.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 Tableau des demandes de précision et recommandations des garants

ANNEXE 2 Décision de la CNDP du 13 janvier 2021 (1p)

ANNEXE 3 Lettre de missions des garants du 14 janvier 2021 (3p)

ANNEXE 4 Lettre des associations FNE, Meuse Nature Environnement et Lorraine Nature Environnement du 12 mars 2021 (2p)

ANNEXE 5 Lettre de la coordination des associations opposées au projet CIGEO du 11 mars 2021 (2p)

ANNEXE 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

REPONSES A APPORTER PAR LE RESPONSABLE DU PROJET ET LES ACTEURS DECISIONNAIRES A LA CONCERTATION PREALABLE			
Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse précise compte tenu de l'avancement du projet			
1. Etude du passage de la ligne dans Ligny-en-Barrois pour répondre à une demande de léger ripage de la voie.			
2. Etude du rétablissement d'une traversée de la voie en remplacement du PN7bis en lien avec la ville de Ligny-en-Barrois.			
3. Etude du rétablissement de l'accès au village de Ménaucourt par la RD5 avec un pont-rail dégageant un gabarit de 6 mètres de largeur et 4,5 mètres de haut			
4. Etude des accès aux parcelles compte tenu de la suppression de certains passages à niveau (PN 27, PN50 et parcelle à Treveray)			
5. Etude de sécurisation des intersections avec les			

routes notamment PN 3 (RN 135), PN 29, PN13 (Evobus), PN 61			
6. Etude des diverses demandes de suppression de PN ou d'inversion entre supprimés et maintenus (36, 37 et 38 et 52)			
7. Clarifier avec les collectivités locales et/ou les associations foncières la future propriété des voies de rétablissement après suppression de PN.			
8. Préciser les linéaires de la ligne qui seront protégés par une clôture grillagée.			
9. Répondre aux demandes individuelles faites par le public et qui n'ont pas encore eu de réponse : clôture de fonds de parcelle entre les PN 12 et 13, prévenir les traversées de voie entre habitat et jardin situés de part et d'autre de la voie, aménagement à proximité du PN 6 pour un habitant ayant un projet personnel sur un terrain éventuellement affecté par les travaux.			
10. Préciser le déroulement et les modalités d'exécution des travaux afin de respecter l'environnement sensible du projet (zone humide, terrains boisés etc….)			
11. Informer le public des dispositions réglementaires permettant d'indemniser une éventuelle dépréciation des biens immobiliers, notamment en indiquant sur le site internet du projet les liens vers la réglementation évoquée lors des réunion publiques			

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
1. Poursuivre la concertation avec le public pour apporter des réponses plus précises compte tenu de l'avancement technique du projet, notamment sur les aménagements des passages à niveau			
2. Associer ensemble les élus et la profession agricole, notamment la chambre d'agriculture aux futures concertations de détail			

ANNEXE 2 Décision CNDP de nomination des garants

cndp Commission nationale du débat public

DECISION DU 13 JANVIER 2021

DÉCISION N° 2021 / 3 / SNCF CIGEO (55) / 1

PROJET DE REHABILITATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE NANÇOIS -TRONVILLE - GONDRECOURT LE CHATEAU VISANT A FACILITER LA DESSERTE DU PROJET CIGEO (55)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment l'article L.121-15-1,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé de Monsieur Luc LALLEMENT, Président de SNCF Réseau, en date du 6 janvier 2021, demandant la désignation d'un garant pour le projet de réhabilitation de la ligne ferroviaire Nançois -Tronville - Gondrecourt le Château visant à faciliter la réalisation des travaux du projet Cigéo et desservir à terme le site, en application de l'article L. 121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1,
- vu le document de positionnement de la CNDP du 4 novembre 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant le confinement Covid-19,

Considérant :

- que ce projet est une des conditions de réalisation du projet de Cigéo, la participation de l'ANDRA tout au long de cette concertation est incontournable,
- la sensibilité des enjeux de transport de déchets nucléaires, cette concertation devrait être le lieu d'un débat approfondi sur le sujet,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :
Messieurs Jean-Daniel VAZELLE et Luc MARTIN sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet de réhabilitation de la ligne ferroviaire Nançois -Tronville - Gondrecourt le Château visant à faciliter la réalisation des travaux du projet Cigéo et desservir à terme le site.

Article 2 :
La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

ANNEXE 3 Lettre de mission des garants

cndp Commission nationale du débat public

LA PRESIDENTE

Paris, le 14 janvier 2021

Messieurs,

Lors de sa séance plénière du 13 janvier 2021, la Commission nationale du débat public vous a désignés garants du processus de concertation préalable pour le projet de raccordement du site CIGEO (55) au réseau ferré national via la réhabilitation de la ligne 027000 entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château, porté par SNCF Réseau.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Comme le précise cet article, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, **soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1**. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en rappelant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

.../...

Luc MARTIN et Jean-Daniel VAZELLE
Garants de la concertation préalable
Projet de raccordement ferré du site CIGEO – Réhabilitation de la ligne 027000 (55)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Votre rôle et mission de garants : défendre un droit individuel

Dans le cadre de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Votre rôle n'est cependant pas réduit à celui d'observateurs du dispositif de concertation. **Vous êtes prescripteurs des modalités de la concertation** : charge au maître d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable des choix du maître d'ouvrage mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux souhaitables de soumettre à la concertation.** La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de clarté et de lisibilité des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du Code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisé et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

S'agissant spécifiquement du projet dont vous êtes garants, j'attire votre attention sur le besoin d'intelligibilité des procédures de participation qui se multiplient désormais autour du site CIGEO. La création de cette installation nucléaire a fait l'objet d'un débat public, suivi d'une concertation post débat public en cours et de plusieurs concertations préalables sur la mise en comptabilité des documents d'urbanisme, ou bien encore sur le raccordement électrique. D'autres concertations concernant les déviations routières et l'alimentation en eau du site devraient avoir lieu, conduites par les divers MO de ces projets. A ce stade, la CNDP regrette que les questions relatives à la réhabilitation de cette ligne ferroviaire, à l'Installation Terminale Embranchée (ITE), aux passages à niveau et aux enjeux de sécurité soient abordées dans des procédures participatives distinctes. Il est donc primordial que les acteurs décisionnaires offrent au public une lecture cohérente et intelligible de l'état d'avancement de ce projet et de ses prochaines étapes, ainsi que des marges de manœuvre dont il dispose lors de cette nouvelle concertation qui s'ouvre et du rôle de chaque acteur.

Par ailleurs, le débat public sur la 5ème édition du Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs (PNGMDR) qui s'est déroulé en 2019 a permis de concerter sur la gestion des déchets qui doivent être stockés sur le site CIGEO et sur le transport de ces déchets. La concertation post-débat public sur de PNGMDR conduite par le ministère de la Transition écologique (Direction de l'Energie et du Climat – DGEC) est en cours et évoquera le contenu de ses engagements pris à l'issue du débat public. De fait, le projet objet de la saisine de la CNDP semble en réalité difficile à distinguer d'un projet de transport des déchets depuis les divers sites d'entreposages. L'attente révélée sur le territoire ne porte pas uniquement sur les questions d'insertion locale du projet, mais également sur la qualité et la sûreté du service de transport de ces colis. Je vous invite donc à être attentif à ce que ces sujets puissent continuer à être débattus dans le cadre de cette nouvelle concertation, parmi tous ceux sur lesquels le public se sentira concerné.

Votre mission s'achève par l'élaboration d'un **bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité ;
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation.

Nous parlons donc là d'une procédure qui doit respecter des droits conférés au publics par l'article L120-1 CE, qui reprend la Constitution. La défense de ces droits est sous votre garantie, au nom de la CNDP.

Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, votre présence est requise à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Nous reviendrons vers vous dans les jours suivants.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Messieurs, en l'assurance de ma considération distinguée.

Chantal JOUANNO

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

meuse nature environnement

LNE
LORRAINE NATURE ENVIRONNEMENT

N/Réf. : SR/2103004

ARRIVEE
CNDP
- 1 AVR. 2021
N° 2021-22

Messieurs Jean-Daniel VAZELLE et Luc MARTIN
Commission Nationale de Débat Public
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Paris, le 12 mars 2021

Objet : Concertation préalable - projet de réhabilitation de la ligne Nançois-Tronville-Gondrecourt le Château, dans le cadre du projet Cigéo

Messieurs,

Nous avons bien reçu votre invitation à nous rencontrer pour la concertation préalable au projet de réhabilitation de la ligne SNCF Nançois-Tronville-Gondrecourt le Château et nous vous en remercions.

Vous connaissez bien la position du mouvement France Nature Environnement (FNE) sur le projet Cigéo. Après des années de recherche au sein du laboratoire puis de Cigéo, les travaux de l'Andra n'ont toujours pas permis de démontrer la faisabilité -en toute sécurité et à un coût acceptable- de l'enfouissement des déchets radioactifs HA-VL et MA-VL. Notre propre expertise et celles d'autres associations ou scientifiques indépendants nous ont conduits à la seule conclusion qui s'impose : l'enfouissement serait plus dangereux encore et plus coûteux qu'une option alternative de gestion en surface ou subsurface, lesquelles restent à étudier.

L'Autorité Environnementale, dans son avis récent sur le dossier de DUP en cours d'instruction, a encore mis en lumière bien d'autres éléments et surtout l'immense incomplétude de l'étude d'impact pourtant sensée être globale et démonstrative à ce stade.

Considérant que les conditions ne sont pas réunies pour l'avancement de ce dossier, en toute rigueur scientifique et transparence, plusieurs associations ont récemment envoyé des courriers à Mesdames les Ministres de tutelle de l'Andra et toutes -au vu de la situation- demandent un gel de la procédure pouvant conduire à l'Enquête publique.

C'est la raison pour laquelle nous sommes réellement interpellés et irrités par la poursuite inexorable du projet, ici au travers du processus de concertation sur la ligne ferroviaire nécessaire à l'acheminement des colis radioactifs vers le site de Bure.

../..

Il ne peut pas y avoir pour nous de travaux préalables, potentiellement inutiles ou destructeurs pour le territoire, alors même que ce projet piétine scientifiquement -ce qui explique son retard- et que son acceptation par la population est loin d'être acquise, malgré les moyens déployés par l'Andra pour y parvenir : communication dispendieuse et accompagnement économique à coup de millions d'€ mais aussi sous-information, voire désinformation systématique du public sur les sujets les plus sensibles (sureté, coût, impacts sur l'environnement naturel et humain). La DUP avant la DAC (demande d'autorisation de création, où cette fois l'Andra devrait être en mesure de prouver -ou pas- que son projet tient la route, est une incohérence inacceptable.

Vous comprendrez que, dans ce contexte, nous ne pouvons pas donner suite à votre demande de rendez-vous.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les garants, l'expression de nos salutations distinguées.

Arnaud SCHWARTZ
Président de France Nature Environnement

Marie HANOTEL
Président de Meuse Nature Environnement

Gérard LANDRAGIN
Président de Lorraine Nature Environnement

Copie électronique :
- Madame Barbara POMPILI, Ministre de la Transition écologique et solidaire
- Madame Frédérique VIDAL, Ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation
- Madame Chantal JOUANNO, Présidente de la CNDP
- Monsieur Luc LALLEMAND, Président de SNCF Réseau
- Monsieur David MAZOYER, Directeur du Centre Meuse/Haute-Marne de l'Andra
- Monsieur Rémi BARBIER, Président du Comité Ethique et Société auprès de l'Andra
- Madame Christine NOIVILLE, Présidente du HCTISN
- Monsieur Jean-Michel FEUILLET, Vice-Président du CLIS de Bure
- Monsieur Jean-Claude DELALONDE, Président de l'ANCCLI

Bure, 11 mars 2021

Messieurs,

En tant que garant et garante CNDP de la concertation, vous avez sollicité certaines de nos associations pour un entretien afin « *d'évoquer la prochaine concertation de la ligne SNCF Nançois-Tronville/Gondrecourt-le-Château destinée notamment à desservir le projet CIGEO*'. »

Nos associations sont ancrées dans notre territoire rural où nos ancêtres nous ont légué un certain bon sens pour savoir y vivre.
Le bon sens est défini ainsi par le Larousse : "*sentiment de ce qui est raisonnable ; capacité de juger sainement*".
Le nôtre s'exprime souvent au travers de locutions pragmatiques qui ont fait leur preuve à travers les âges comme celle-ci : "Il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs".

Elle convient parfaitement à la situation dont nous parlons ici.

Non, nous ne participerons à aucune concertation sur aucun aménagement lié au projet Cigéo dont nous réclamons l'abandon pur et simple depuis des décennies. Certaines de nos associations n'ont d'ailleurs que cet objet.
Et elles ont toutes la préoccupation de préserver la vie sur notre territoire et de protéger son environnement.

Il nous apparaît donc être un comble de nous demander de participer à un processus dont la finalité est de permettre "pseudo-démocratiquement" la mise en œuvre d'installations pour un projet qui vise à sacrifier ce territoire.

Pire encore, l'objet de cette concertation portée par votre institution participe d'un stratagème dont le principe même va à l'encontre de la démocratie, voire de la légalité, dans tous les cas, du bon sens.
En effet, en matière d'impact, les directives du droit de l'Union européenne visent à empêcher "le saucissonnage" de projet d'envergure comme Cigéo car leurs multiples impacts sont un tout et ne peuvent donc être évalués de manière fractionnée.

Or, que cela soit cette voie ferrée et les réseaux routiers, ou la ligne et le transformateur électriques ou encore l'adduction en eau potable, toutes ces installations dites « *aménagements préalables* » sont parties intégrantes de Cigéo.

L'Andra est donc bien le seul maître d'ouvrage de ce projet mais elle tente de contourner l'esprit de la loi en laissant à RTE et à la SNCF le soin d'être maîtres d'ouvrage de certains éléments majeurs de Cigéo.

Ceci s'inscrit dans la politique du fait accompli qu'elle impose à notre territoire depuis des années.

Pourtant, le bon sens voudrait qu'aucune de ces installations ne voit le jour avant même l'autorisation de création du projet qu'elles vont desservir.
Il s'agit d'éviter de gâcher de l'argent public et surtout d'impacter notre territoire pour rien : Cigéo ne sera jamais autorisé tant sa faisabilité est questionnée, voire remise en cause de manière récurrente au fil de différents rapports comme récemment de l'Autorité Environnementale mais également de l'IRSN et l'ASN, et de nos propres experts indépendants.

De plus, ici, avec la ligne SNCF, le comble est tout de même poussé à son paroxysme : depuis des années, nos territoires ruraux se battent pour le maintien des petites lignes ferroviaires.
En vain.
Outre une hausse de la pollution automobile, leur fermeture n'a fait que participer à la baisse démographique et au ralentissement des activités dans nos campagnes.
Et nous aurions droit à présent à une ligne SNCF pour y conduire..des déchets nucléaires !
Cela relève du cynisme.

Qui plus est, la présence même du laboratoire de l'Andra participe de cette désertification.
La mise en œuvre de Cigéo n'en serait qu'un point d'orgue : l'Autorité Environnementale est la première institution à enfin le reconnaître.
Dans son avis du 13/01/2021, elle exprime très explicitement qu'il serait impossible de vivre près de Cigéo en vertu du principe de précaution : graves risques sanitaires et environnementaux.
Elle conseille même de stopper tout développement de notre territoire !

Plus de pâturages et d'agriculture nourricière,
Plus de rivières, petites et grandes, sans rejets d'eaux radioactives,
Plus de silence égayé par le chant d'un coq ou d'une cloche,
Plus de Bois Lejuc, magnifique forêt où l'Humain se promène, s'abrite, se chauffe en harmonie avec les autres êtres vivants depuis des siècles,
Plus d'air respirable et sain tant pendant les travaux que pendant l'exploitation de ce projet démentiel :
Cigéo doit tout avaler pour dissimuler aux générations futures les rebus toxiques de notre modernité du passé.

Alors, comment pouvez-vous oser demander à nos associations la moindre concertation au sujet d'une installation qui engagerait inéluctablement la destruction de notre territoire en surface comme en profondeur dès à présent et pour des siècles ?

Signatures

cndp Commission nationale du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

2.4.7 Bilan des garants de la concertation sur le projet de déviation de la route départementale D60/960

BILAN DE LA CONCERTATION

—

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Projet de déviation de la route départementale 60/960 lié au projet de centre industriel de stockage géologique (Cigéo)

-

Concertation préalable
du 31 janvier 2022 au 11 mars 2022

Marie-Line Meaux
Ludovic Schneider

-

Le 11 avril 2022

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire 3
Avant-propos 4
Synthèse 4
Les enseignements clefs de la concertation 4
Les principales demandes de précisions et recommandations des garant·e·s 5
Introduction 7
Le projet objet de la concertation 7
La saisine de la CNDP 11
La préparation de la concertation 12
Les résultats de l'étude de contexte 12
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation 13
Le calendrier de la concertation 14
Le périmètre de la concertation et les outils d'information préalable 14
La prise en compte du projet Cigéo dans la construction du dispositif 15
Le dispositif de concertation 16
Le dossier de concertation 16
Avis sur le déroulement de la concertation 18
L'impact des perturbations d'un collectif d'opposant·e·s sur le déroulement de la concertation préalable 18
Le respect du droit à l'information du public 19
Le respect du droit du public à la participation 19
Les réunions de concertation organisées 19
Les contributions reçues du public 20
Synthèse des arguments exprimés 23
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation 23
Préoccupations transversales pour l'ensemble des options 23
Observations et avis sur chacune des options 24
Évolution du projet résultant de la concertation 26
Demandes de précisions et recommandations au maître d'ouvrage 28
Pour la poursuite des études jusqu'à l'enquête publique 28
Pour la poursuite de la concertation 29
Liste des annexes 30

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant·e·s de la concertation préalable. Il est communiqué dans sa version finale le 11 avril 2022 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : https://haute-marne.fr/fr/deviation-rd-60-960/

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Les enseignements clefs de la concertation

Le Président du Conseil départemental de Haute-Marne (CD 52) a volontairement saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) pour placer sous l'égide de garant·e·s de la CNDP la concertation préalable relative au projet de déviation de la RD 60/960 et ses trois options de tracé. Cette concertation s'est tenue dans un contexte compliqué : contexte sanitaire, période pré-électorale, forte sensibilité locale au projet Cigéo qui est à l'origine du projet de déviation, et enquête d'utilité publique de ce même projet qui s'est déroulée peu avant, à l'automne 2021.

Sa préparation laissait augurer d'un respect correct des droits du public à l'information et à la participation. Si la concertation avec les élus et les agriculteurs a pu se tenir dans de bonnes conditions, avec de réels échanges et divers points de vue et arguments exprimés, la participation du public a été très insuffisante.

D'une part, la réunion publique d'ouverture et l'atelier de travail prévu sur les critères de comparaison et de sélection des trois options de tracé proposées ont été perturbés par des opposant·e·s au projet Cigéo et ont dû être interrompus.

D'autre part, le public potentiel est resté largement absent, notamment les riverains des options de tracé proposées, tandis que les personnes qui se sont déplacées pour la réunion d'ouverture ont, du fait de son interruption, exprimé ensuite leur refus de se déplacer pour d'autres occasions d'échanges.

La concertation a pu toutefois s'appuyer sur d'autres canaux d'expression du public (coupons T, contributions et avis sur le site internet), ainsi que sur deux réunions spécifiques, l'une avec les élus du secteur et l'autre avec les agriculteurs.

Les débats ont notamment abordé l'importance de l'enjeu foncier, du rétablissement voire de l'amélioration des dessertes locales, et de la desserte en infrastructures du territoire. Si certains points ont pu être éclaircis durant la concertation, les réponses qu'attend le public devront être précisées sur deux points importants : le calendrier des travaux de la déviation en relation avec celui du processus d'autorisation du projet Cigéo, et le financement du projet selon les différentes options de tracé.

Des trois options présentées, la troisième (option sud) a globalement été jugée peu pertinente par les participant·e·s. La première option, dite de proximité, a concentré la majorité des discussions et des arguments en sa faveur. Mais la question du contournement ou non de la commune de Saudron (option 2) n'a pas suffisamment pu être développée avec les principaux intéressés et a donné lieu à la proposition par le CD 52 d'étudier à l'issue de la concertation une nouvelle option intermédiaire entre l'option 1 et l'option 2.

Le maître d'ouvrage dispose ainsi d'éléments nouveaux pour poursuivre ses études avec diverses préoccupations permettant de mieux répondre aux besoins exprimés.

Dans le contexte de la sensibilité du projet Cigéo, qui est la seule justification du projet de déviation, l'enjeu de la poursuite du processus d'étude sera de pouvoir organiser jusqu'à l'enquête publique un dialogue effectif avec le public et l'ensemble des parties prenantes sur les évolutions du projet. Le CD 52 a indiqué lors des réunions de clôture vouloir poursuivre la concertation dans ce sens.

La traçabilité des apports progressifs du public en sera d'autant plus importante, et devrait faire l'objet d'une pièce spécifique du futur dossier de l'enquête publique.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garant·e·s

Le tableau ci-dessous, qui est détaillé pages 28 et 29, présente les principales demandes de précisions et recommandations formulées par les garant·e·s à la fin de la concertation préalable, et qui appellent une réponse du maître d'ouvrage. Il tient compte des orientations annoncées en réunions de clôture par le CD 52 sur la poursuite de la concertation même après la fin de la concertation préalable règlementaire. En annexe figure le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage pour qu'il y soit répondu dans la réponse au bilan des garant·e·s qu'il doit publier.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner aux questionnements et aux avis du public durant la concertation
1. Apporter les clarifications nécessaires sur trois points relevant du maître d'ouvrage : les modalités de la prise de décision pour le projet définitif, le calendrier envisagé pour les travaux, et les garanties de financement du projet dans les différentes options possibles.
2. Confirmer que les avis du public sur les trois options de tracé ont été entendus et préciser en conséquence sur quelles options les études seront désormais poursuivies.
3. Préciser comment seront traitées les améliorations de desserte globales souhaitables à l'échelle du territoire, au-delà de la RD 60/960 et des opérations prévues par le projet de développement du territoire.
4. Faire confirmer ou préciser par les services de l'État comment le caractère national du projet Cigéo (et du projet de déviation qui lui est lié) sera pris en compte pour l'application des règles relatives à l'objectif de réduction de l'artificialisation des sols et celles relatives aux échanges de terres agricoles.
5. Clarifier les conditions d'interaction entre le projet Cigéo et le projet de déviation, notamment sur le calendrier respectif de l'engagement des travaux du projet de déviation et du processus d'autorisation de Cigéo.
6. Faire rappeler par l'Andra un éclairage global sur les consommations foncières liées au projet Cigéo et aux projets connexes qu'il rend nécessaires, pas seulement au projet de déviation.
Recommandations pour la suite de la concertation et de l'association du public jusqu'à l'enquête publique.
1. Traiter les questions reçues sur le site internet durant la concertation préalable pour y apporter les réponses utiles.
2. Mettre en œuvre les décisions présentées en réunion de clôture par le Conseil départemental pour poursuivre la concertation jusqu'à l'enquête publique : - *laisser ouverte la page du site dédiée au recueil des questions et des avis du public internet jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de déviation ;* - *poursuivre la démarche d'une concertation spécifique avec les élus et les agriculteurs du secteur, notamment les plus proches des tracés possibles, tout au long des études du projet ;* - *organiser une nouvelle séquence de concertation en présentiel, avant le choix définitif du tracé, sur les évolutions du projet et l'option susceptible d'être finalement retenue.*

3. En lien avec cet engagement, définir et rendre publics pour la poursuite de la concertation des modalités et un calendrier inspirés des principes régissant les concertations préalables. En particulier, porter attention aux conditions à réunir pour atteindre trois objectifs : un nouvel atelier de travail sur les critères de comparaison des options de tracé et de choix définitif, des échanges prioritairement en présentiel avec le public, et une gestion interactive du site internet (synthèse régulière des contributions et des avis du public, réponse rapide aux questions posées).
4 . Prévoir dans le dossier mis à l'enquête publique un document qui retrace l'évolution du projet selon les avis et les propositions du public et justifie clairement les choix qui en auront résulté, notamment lorsque l'attente du public n'a pas été satisfaite.

Introduction

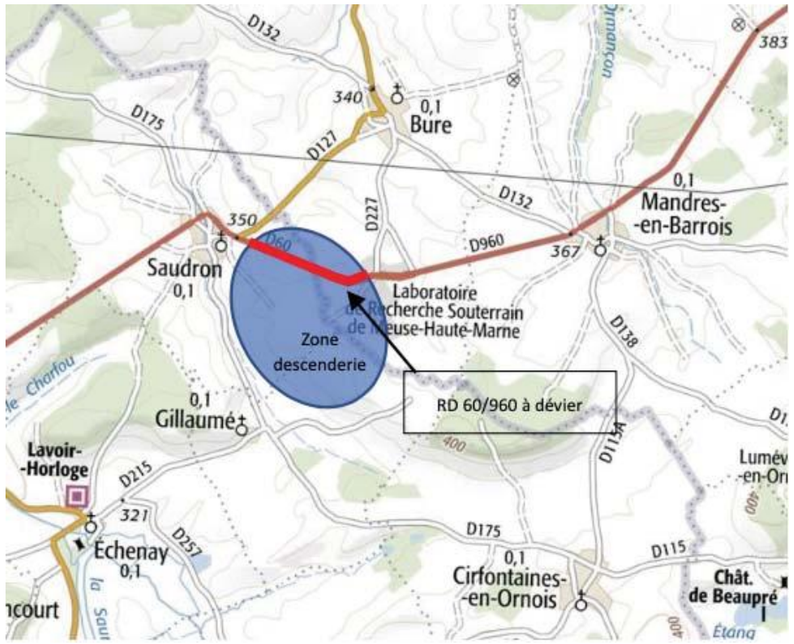
Le projet objet de la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués**

Maître d'ouvrage : Conseil Départemental de la Haute-Marne – Direction des Infrastructures du Territoire, Bureau « projets routiers » (coordonnées complètes dans le dossier de concertation)

- **Objectifs du projet et carte du projet ou plan de situation**

L'opération a pour objectif de maintenir la continuité et les fonctionnalités de l'axe routier départemental dont le parcours actuel traverse une partie, dite «zone de descenderie », du site destiné à accueillir le projet Cigéo. Dans l'hypothèse où ce projet serait réalisé, il s'agirait donc de créer une nouvelle infrastructure de quelques kilomètres contournant la zone « descenderie » (située sur les communes de Bure, de Saudron et de Gillaumé).



Carte 1 : Plan de situation du projet (source : CD 52)

- **Contexte du projet**

Les Départements de la Haute-Marne et de la Meuse, conformément au Code général des collectivités territoriales, ont compétence pour toutes les questions relatives à la voirie départementale (en particulier la RD 60 en Haute-Marne et la RD 960 en Meuse).

Le projet de déviation de la RD 60/960 est porté par le Département de la Haute-Marne qui, dans le cadre d'une convention signée le 05/10/2018 entre le Département de la Haute-Marne, le Département de la Meuse et l'Andra, a été désigné seul maître d'ouvrage de l'opération. Selon cette convention, le

Département de la Haute-Marne mène notamment les études et les procédures administratives et techniques du projet. Les Départements de la Haute-Marne et de la Meuse approuvent l'avant-projet et l'estimation prévisionnelle.

Le projet de déviation soumis à concertation préalable est au stade des études préliminaires avec plusieurs options de tracé, dont aucune n'est décidée même si l'une d'entre elles constitue l'option de base des décideurs institutionnels.

Notons qu'outre les Départements de Haute-Marne et de la Meuse, l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (Andra) est un acteur particulier de ce projet dans la mesure où le projet est directement dépendant de la réalisation de Cigéo, qui en est l'unique justification. Selon les options de tracé qui seront retenues, l'Andra prendra en charge la reconstitution stricte des fonctionnalités actuelles de la route départementale.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Trois grands axes principaux structurent le territoire concerné par le projet Cigéo : l'autoroute A 31, la RN 67 et la RN 4. Un réseau d'axes secondaires, constitué de routes départementales, crée un maillage permettant de relier, s'il est créé, le futur centre de stockage Cigéo aux axes principaux.

Parmi ces routes, la RD 60, située en Haute-Marne, prolongée par la RD 960 située dans la Meuse, relie Cigéo aux deux axes structurants que sont la RN 67 à Joinville (donnant accès à Chaumont au sud à Saint-Dizier au nord) et la RD 966 à Houdelaincourt (donnant accès à Bar-le-Duc au nord et à Neufchâteau au sud).

Carte 2 : Carte simplifiée des grands itinéraires et des reports potentiels de trafic en cas de coupure (représentée par le sens interdit) de la RD 60/960 (source : CD 52)

Dans les départements de la Haute-Marne et de la Meuse, la RD 60/960 est classée en route à grande circulation (RGC) : elle constitue ainsi un axe privilégié pour les transports exceptionnels.

Le trafic sur cet axe représente en moyenne 800 véhicules par jour (dont 60 poids-lourds) tandis que les fréquentations moyennes des autres routes du secteur sont inférieures à 500 véhicules par jour.

En cas d'autorisation, la zone de descenderie du projet Cigéo s'implanterait en partie sur l'actuelle RD 60/960 entre Saudron et Mandres-en-Barrois. Le projet de déviation routière a donc pour objectif de maintenir la continuité de cet axe et ses fonctionnalités, en créant une nouvelle infrastructure de quelques kilomètres contournant la zone descenderie.

Cette nouvelle infrastructure routière serait une route bidirectionnelle (2 x 1 voie), avec des carrefours dont le type et la géométrie seraient définis ultérieurement au niveau des axes routiers interceptés. La nouvelle infrastructure reprendrait le profil actuel de la RD 60/960, permettant son maintien en tant que RGC. La chaussée serait large de 6,50 m, avec sur chaque côté une bande dérasée stabilisée de 1,75 m.

Trois options de contournement, représentées sur la carte 2 ci-dessous, ont été identifiées et étudiées dans le cadre des études préliminaires. Leur représentation plus détaillée figure en annexe 6.

Carte 3 : Options de contournement identifiées et étudiées (source : CD 52)

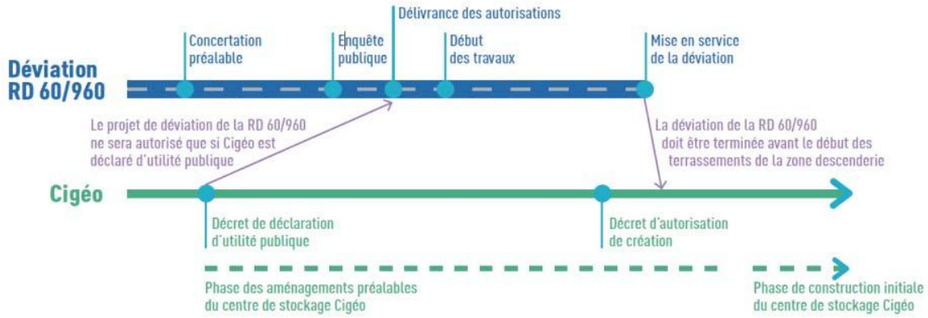
Le projet de déviation est au stade des études préliminaires, qui s'achèveront après la concertation préalable. Sur la base des études et des enseignements de la concertation et suite à la réalisation des études d'avant-projet, les Départements de la Haute-Marne et de la Meuse délibéreront afin de choisir la variante définitive.

- **Coût**

Le coût estimatif du projet est susceptible de varier entre 5,6 et 30 M€ HT, selon l'option retenue.

- **Calendrier du projet**

Le calendrier du projet de déviation RD 60/960 présenté par le CD 52 est lié à celui de Cigéo :



Source : CD 52

- **Schéma décisionnel**

Les principales étapes et décisions liées au projet de déviation ont été présentées par le CD 52 :

Source : CD 52

Ce calendrier et ce processus décisionnel ont été débattus lors de la concertation et font l'objet de recommandations des garant·e·s (voir infra).

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

La nature du projet ne relève pas d'une saisine obligatoire de la CNDP. Toutefois le Président du Conseil départemental de Haute-Marne (CD 52) a choisi de placer la concertation sous l'égide de garant·e·s désignés par la CNDP, sur le fondement de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Par courrier du 19 mars 2021, il a donc demandé à la Commission nationale du débat public (CNDP) la désignation d'un·e garant·e pour la concertation du projet de déviation de la route départementale 60/960 dont il est maître d'ouvrage (voir annexe 3).

Le processus participatif se situe très en amont de la réalisation potentielle du projet, avant les éventuelles déclaration d'utilité publique et autorisation de création de Cigéo (puisque la seule nécessité de réaliser cette déviation serait la création de Cigéo). La concertation s'inscrit après la signature du Projet de développement du territoire qui a pré-identifié une option de déviation (l'option dite de proximité). Des premières études du CD 52 ont cependant examiné 3 options de tracé ainsi que l'option 0 consistant en l'absence de réalisation de déviation. Toutes les options (y compris des variantes de ces propositions) sont ouvertes à la concertation.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 7 avril 2021, la CNPD a désigné Madame Marie-Line Meaux et Monsieur Ludovic Schneider comme garant·e·s de la concertation (voir annexe 4).

La préparation de la concertation

Les garant·e·s ayant été désigné·e·s par la CNDP le 7 avril 2021, une première visioconférence de travail préparatoire s'est tenue le 27 avril avec les services du Conseil départemental de la Haute-Marne (CD 52). A l'issue de cette séance, les garant·e·s ont adressé une première note d'observations et de recommandations préconisant plusieurs orientations à prendre en compte pour construire le dispositif de concertation. Une étude de contexte a été ensuite engagée par audition à distance de plusieurs acteurs du territoire du projet par les garant·e·s, et l'ensemble du travail préparatoire a pris fin avec l'ouverture de la concertation le 31 janvier 2022.

Un contact spécifique a également été organisé avec le Président du CD 52.

Il n'est pas anodin de rappeler que l'enquête d'utilité publique sur le projet Cigéo s'est déroulée durant l'étude de contexte et la préparation de la concertation préalable.

Les résultats de l'étude de contexte

Le projet de déviation étant encore au stade des études préliminaires, l'étude de contexte a pris en compte le fait que la concertation se situe très en amont de la mise en débat d'un projet technique. Les personnes rencontrées représentaient un assez large éventail d'acteurs du territoire du projet : élus locaux (présidents des conseils départementaux de Haute-Marne et de Meuse, maires du secteur, représentants des communautés de communes), CLIS de Bure, acteurs économiques (Chambre d'agriculture, Fédération régionale Grand Est des Travaux publics, Syndicats des eaux), Mission locale de l'État sur le projet Cigéo, Andra. Sollicitées, les associations locales opposées au projet Cigéo n'ont pas donné suite aux courriers et courriels des garant·e·s.

Les conclusions, qui ont été restituées oralement aux services du CD 52 sans indication des sources individuelles, portent essentiellement sur le principe de la concertation préalable, le projet de déviation et les impacts territoriaux qu'il peut générer.

Les avis sur le principe de la concertation préalable :

- des réserves ou des oppositions sur le processus de concertation en général et les différentes concertations qui entourent le projet Cigéo (« tout a déjà été décidé ») ; certains élus auraient aussi préféré voir la concertation reportée après les échéances électives nationales du printemps 2022 ;
- une relative lassitude à l'égard du mode participatif, les acteurs locaux étant déjà, depuis plusieurs années, sollicités par les démarches propres au projet Cigéo ;
- le risque d'une faible disponibilité de la population pour des réunions publiques en période de crise sanitaire, surtout sur un sujet ressenti comme porteur de conflictualité locale.

Les avis sur le projet de déviation routière :

- un sentiment assez fréquent d'une décision déjà prise dans son principe et avec une option zéro illusoire, le projet de déviation étant directement lié au projet Cigéo qui le justifie ;
- une demande de clarification du calendrier respectif des deux projets, pour comprendre si la déviation pourrait être réalisée avant l'éventuelle autorisation de création du projet Cigéo ;
- des doutes sur la notion d'alternatives, l'une des options de tracé figurant seule au projet de développement territorial signé par l'ensemble des acteurs sous l'égide de l'État.

Les attentes à l'égard des impacts territoriaux du projet :

- préciser l'impact concret des trafics sur la RD remodelée : en période de chantiers (bruit, trafics, conditions de circulation des engins, suspension provisoire éventuelle des trafics durant les travaux...) puis en période d'exploitation si le projet Cigéo est mis en œuvre (trafics des poids lourds et des convois exceptionnels, risques liés au transport de colis radioactifs) ;

- reconstituer les caractéristiques « hors gel » de l'ensemble de la RD remodelée, la RD 60/960 étant à ce jour la seule voie « hors gel » du secteur ;
- préserver les espaces naturels et le foncier agricole, et les besoins des circulations agricoles ;
- prendre en compte les projets des collectivités locales quelle que soit l'option de tracé retenue : futur parc d'activité Parc'Innov , projet de parc photovoltaïque à Bure (Meuse), projets de développement et d'urbanisme des communes et des deux communautés de communes concernées ;
- garantir le maintien des temps de parcours pour la vie quotidienne, la commodité d'accès aux équipements existants, spécialement pour les réalisations de la commune de Bure, et la sécurité des déplacements notamment aux différents carrefours qui devront être recréés, en particulier sur la commune de Saudron (Haute-Marne).

En synthèse, l'étude de contexte a mis en lumière plusieurs préconisations nécessaires pour construire la concertation préalable :

- Faire des options de tracé de vraies alternatives, traitées chacune au même niveau d'approche sans en privilégier aucune (pas « d'option alibi »). Notamment, l'utilité des options 2 et 3 (voir carte n°3) devait être mieux étayée.
- Préciser les éléments relatifs aux trafics routiers actuels et futurs (niveaux, sécurité, spécificité du transport routier de déchets radioactifs, ...).
- Mieux définir l'impact des différentes options sur les communes, spécialement pour la commune de Saudron qui est impactée par les options 1 et 2.
- Clarifier le calendrier respectif de la réalisation de la déviation et des décisions relatives au projet Cigéo.
- Privilégier les réunions en présentiel, trouver un bon équilibre dans l'intervention du public et des acteurs des deux départements, et assurer la représentation régulière du Conseil départemental de la Meuse dans le dispositif de concertation.

Sur ces bases, les garant·e·s ont notamment recommandé au maître d'ouvrage d'intégrer directement dans le processus de la concertation préalable les réunions avec les élus locaux et les agriculteurs initialement prévues en dehors de son périmètre, avec une séance finale de restitution des premiers enseignements qu'en tirerait le CD 52.

L'étude de contexte n'a pas identifié de risque particulier d'obstructions à la tenue des réunions publiques, toutes les autres concertations relatives au projet Cigéo et à ses projets liés ayant pu se dérouler dans des conditions normales d'écoute et de débats, même vifs.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

La préparation du cadre de la concertation préalable a été assez longue du fait des incertitudes sur le calendrier. La concertation ne pouvait en effet se tenir en même temps que l'enquête d'utilité publique sur le projet Cigéo, dont le calendrier n'était pas encore stabilisé. Au fil des échanges avec les services du CD 52, les garant·e·s ont établi deux notes successives de recommandations et de préconisations sur l'organisation générale de la concertation préalable, les 3 mai et 17 juin 2021, et deux autres notes d'observations sur le projet de dossier de concertation, les 28 juin et 28 décembre 2021.

Ces demandes et leurs suites sont ici exposées de façon synthétique sur les principaux axes de la préparation du dispositif, sans chercher à les rattacher à une note en particulier.

Le calendrier de la concertation

Le calendrier d'une concertation préalable placée sous l'égide de la CNDP inclut un temps de préparation, la tenue de la concertation proprement dite (15 jours à 3 mois selon le code de l'environnement), la publication du bilan des garant·e·s sous un mois après la clôture, puis le rapport en réponse du maître d'ouvrage sous deux mois après cette publication.

Compte-tenu du projet et de son contexte, les garant·e·s avaient recommandé un délai d'au moins 6 semaines et de préférence de 2 mois. Les premières intentions du CD 52 étaient initialement d'ouvrir la concertation mi-septembre 2021 pour la clore fin octobre, de façon à avoir rendu les premiers enseignements conclusifs fin janvier 2022.

Après que le calendrier de l'enquête d'utilité publique du projet Cigéo ait été fixé (du 15 septembre au 23 octobre 2021), le CD 52 a finalement décidé de n'ouvrir la concertation préalable qu'après la remise du rapport de la commission d'enquête, qui a eu lieu le 19 décembre 2021. Notons que si la concertation préalable ne pouvait pas se dérouler pendant la phase d'enquête publique, rien n'obligeait, sinon une prudence d'opportunité, à attendre la remise du rapport d'enquête.

Le calendrier définitif de la concertation préalable a donc été fixé au 31 janvier 2022 pour son ouverture au public et au 11 mars 2022 pour sa clôture, soit une durée de 6 semaines qui correspond au minimum de la durée recommandée par les garant·e·s.

Le périmètre de la concertation et les outils d'information préalable

Les échanges des garant·e·s avec le CD 52 ont visé à retenir le périmètre de concertation le plus large possible, pour tenir compte des déplacements à l'échelle du territoire et de l'effet potentiel des évolutions pressenties des trafics routiers en volume et en nature.

Initialement, le périmètre envisagé était calé sur les communes concernées par les trois options de tracé (voir carte 3 : Options de contournement identifiées et étudiées), soit dans cette hypothèse 5 communes et 357 habitants. A l'issue des échanges préparatoires, il a été élargi à un rayon de 5 kms autour du projet (voir carte n°4) pour concerner 14 communes et 2 495 habitants. 19 communes supplémentaires ont en outre fait l'objet d'une information en mairie pour se caler sur le périmètre des deux groupements d'intérêt public (GIP) localement associés aux actions de développement territorial liées au projet Cigéo.

Cet élargissement bienvenu a permis d'inviter à la concertation un public plus large que celui du seul secteur physiquement concerné.

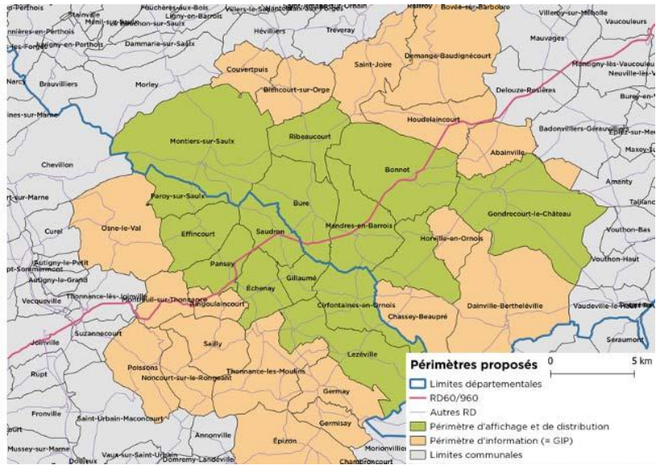
L'information du public sur l'ouverture de la concertation préalable a reposé sur plusieurs actions assez classiques :

- la publication de l'avis légal 15 jours avant l'ouverture dans deux journaux habilités en Haute-Marne et deux journaux habilités en Meuse ;
- la distribution courant janvier d'un dépliant d'information avec coupon T préaffranchi dans les boites aux lettres du périmètre définitif (avec quelques difficultés dues à une mauvaise compréhension des papillons antipub, alors qu'il s'agit d'un matériel à caractère administratif) ;
- le dépôt en mairies durant la même période des dépliants d'information et des dossiers de concertation ;
- l'ouverture d'une page internet dédiée courant janvier, contenant le dépliant et le dossier de concertation.

S'y est ajouté un envoi par mail aux destinataires habituels des concertations engagées par l'Andra sur le projet Cigéo.

Ces matériaux précisaient que certaines réunions se tiendraient sur inscription obligatoire (atelier participatif sur les options de tracé) ou facultative (les réunions publiques). Le dispositif a dû être ajusté suite aux perturbations rencontrées pour la tenue des réunions publiques (voir infra), pour lier la réunion de clôture à une inscription préalable.

- **Périmètre d'affichage et de distribution :**
  - Toutes les communes dans un rayon de 5 km
  - 14 communes
  - 2 495 habitants
  - Avis légal + dépliant toutes boîtes + documents à disposition en mairies
- **Périmètre d'information :**
  - Basé sur le périmètre du GIP (10 km)
  - 19 communes supplémentaires
  - Documents à disposition en mairies



Carte 4 : Les périmètres d'information sur la concertation

La prise en compte du projet Cigéo dans la construction du dispositif

Les garant·e·s ont fait valoir la nécessité de tenir compte du poids du projet Cigéo dans le débat : ne pas sacrifier l'objet premier de la concertation portant sur le projet de déviation, mais admettre que le public veuille aborder plus largement le projet Cigéo qui en est l'unique justification.

Pour les documents supports, l'objectif était d'aborder le lien de causalité dans toutes ses conséquences (justification de la déviation, transport routier des futurs colis radioactifs, impact territorial global du projet Cigéo dans la perspective de son autorisation), tout en traitant au fond l'objet même de la concertation, le projet de déviation et ses options de tracé possibles. Cela supposait des éléments d'information ne relevant pas de la compétence du CD 52, et sur lesquels il ne pouvait engager sa sincérité à l'égard du public. Le principe a finalement été retenu de fiches d'approfondissement jointes au dossier de la concertation et établies à partir d'éléments d'information sourcés, provenant de l'Autorité de sûreté nucléaire, de l'Andra, du ministère en charge des transports et de la Mission d'État Cigéo auprès de la préfète de la Meuse.

Ces fiches ont concerné 3 sujets : l'impact du projet Cigéo sur le trafic routier, le transport des colis de déchets radioactifs par la route, les autres aménagements routiers liés à Cigéo.

Pour la tenue des réunions publiques, il fallait à la fois préserver le droit du public à aborder l'ensemble du sujet et garantir le temps nécessaire au traitement du projet de déviation. Il a finalement été convenu de resituer d'entrée le projet de centre de stockage pour amorcer les échanges sur le sujet si nécessaire, avec la coopération de représentants de l'Andra en séance, tout en invitant le public à rejoindre sur les questions spécifiques au projet Cigéo la concertation post débat public nationale toujours en cours.

Après avoir envisagé une conférence d'ouverture sur la question du transport des déchets radioactifs par la route, organisée en commun par le CD 52 et l'Andra dans le cadre de la concertation post débat public, il a été estimé que la concertation préalable ne pouvait pas faire l'économie d'aborder elle-même le sujet. Il a donc été finalement convenu de prévoir, en réunion publique d'ouverture de la concertation, un temps de présentation et d'échanges sur le sujet.

Les garant·e·s ont enfin demandé que soit mieux détaillée la présentation d'une option zéro, si la route départementale conservait son emprise actuelle alors que le projet de centre de stockage serait autorisé.

Le dispositif de concertation

Suite aux échanges entre les garant·e·s et les services du CD 52, le dispositif de concertation envisagé a évolué dans deux directions : une conception du site internet permettant de déposer des contributions et pas seulement d'écrire un avis ou de poser une question, et l'inclusion dans le périmètre de la concertation du public spécifique des agriculteurs et des élus du secteur, avec pour chacun une réunion d'ouverture et une réunion conclusive.

Sur la base des intentions initiales du CD 52, ce dispositif s'est appuyé sur cinq vecteurs :

- le coupon T distribué dans les boîtes aux lettres (évidemment sans caractère interactif) ;
- une section dédiée du site internet du CD 52 publiant l'ensemble des documents de concertation, avec une rubrique dédiée au recueil des avis, des questions et des contributions, que le bilan de la concertation a intégralement pris en compte ;
- deux réunions publiques d'ouverture (31 janvier 2022) et de clôture (11 mars 2022) ;
- deux réunions de concertation spécifiques avec les élus du secteur et avec les agriculteurs des 15 communes les plus proches du projet, sur invitation de tous les destinataires concernés, chacune suivie d'une restitution des premiers enseignements à la fin de la concertation ;
- un atelier participatif sur les critères de comparaison et de sélection des trois options de tracé (en plus de l'option zéro) et précédé d'une visite collective de terrain ; cet atelier était sur inscription préalable pour des raisons pratiques, une soixantaine de participant·e·s pouvant être physiquement accueilli·e·s du fait de l'organisation par tables de travail.

Il a été décidé que chaque réunion publique organisée par le CD 52 se tiendrait en présentiel sauf évolution contraire de la situation sanitaire, avec la présence systématique d'un représentant du président du Conseil départemental de la Meuse, pour marquer l'attention des deux départements même si la Haute-Marne est le seul maître d' ouvrage. L'ouverture de la concertation a été organisée en Haute-Marne à Echenay, les autres réunions l'étant en Meuse, dans la salle polyvalente de Bure.

L'Andra a été présente aux réunions d'ouverture et de clôture avec le public ainsi qu'à l'atelier et la première réunion avec les agriculteurs, pour apporter les éclairages nécessaires et répondre si besoin aux questions spécifiques au projet Cigéo.

Le dossier de concertation

L'évolution du dossier de concertation au fil des échanges a pris en compte toutes les demandes des garant·e·s :

- pour les options de tracé : principe de traitement à égalité des trois options, inclusion d'une option zéro (mise en exploitation de Cigéo sans déviation de la RD), avis du public attendus aussi sur les critères de choix des options et pas seulement sur leur comparaison ;
- plus spécialement pour les deux options Nord (options 1 et 2) : meilleure identification avantages/inconvénients, notamment pour l'impact sur la commune de Saudron ;
- plus spécialement pour l'option Sud (option 3), effort de justification des raisons de son étude, ses défauts paraissant dépasser de très loin les avantages escomptés ;
- éclairage des principales questions en lien avec le projet Cigéo : notamment la temporalité respective des deux projets, ses effets sur l'enchaînement des procédures et des travaux (particulièrement complexe pour le public), les trafics attendus en phase chantiers et en phase d'exploitation (traités dans l'une des trois fiches d'accompagnement du dossier de concertation) ;
- indications sur les modalités ultérieures prévues pour la suite de la participation du public après la clôture de la concertation préalable, absentes du dossier de saisine de la CNDP.

Le dispositif de concertation :

Prévu initialement	Finalement réalisé
1 page Internet sur le site du CD 52 (plateforme avec l'ensemble des documents, registre en ligne, capacité de dépôt d'avis et de contributions) avec des renvois depuis les sites internet du CD 55 et de l'Andra	
1 dossier de concertation disponible en ligne et en version papier dans les 33 mairies (périmètre de 10 km)	
Dépliant d'information avec coupon T distribué dans les boites aux lettres des 2 495 habitants des 14 communes (périmètre de 5 km)	
1 réunion de concertation avec les élus (31/01/22 à Echenay – Haute Marne)	
1 réunion publique de lancement (31/01/22 à Echenay)	Réunion publique ayant dû être interrompue
1 réunion de concertation avec les agriculteurs (9/02/22 à Bure - Meuse)	
1 atelier thématique public sur les options de tracé, précédé d'une visite de terrain (inscription obligatoire), le 26/02/22 à Bure	Atelier thématique public (sans visite de terrain) ayant dû être interrompue
	1 réunion de synthèse et clôture avec les agriculteurs (11/03/22 à Bure)
	1 réunion de synthèse et clôture avec les élus (11/03/22 à Bure)
1 réunion publique de clôture (inscription facultative) le 11/03/22 à Bure	1 réunion publique de clôture (inscription obligatoire) le 11/03/22 à Bure

Avis sur le déroulement de la concertation

La concertation a été ouverte le lundi 31 janvier 2022 et s'est terminée le vendredi 11 mars 2022.

Sa préparation laissait augurer d'un respect correct des droits du public à l'information et à la participation. Son déroulement effectif n'a pas été à la hauteur des attentes, même si les échanges qui ont pu avoir lieu, ainsi que les contributions et les avis déposés sur le site internet, autorisent une meilleure appréciation des effets de la concertation engagée.

L'impact des perturbations d'un collectif d'opposant·e·s sur le déroulement de la concertation préalable

Le dispositif de concertation établi a été perturbé par la présence d'un collectif d'opposant·e·s au projet Cigéo lors des deux premières réunions publiques (ouverture de la concertation préalable du 31 janvier 2022 et atelier participatif sur les options de tracé du 26 février 2022).

42 personnes étaient présentes en salle à la réunion d'ouverture, 38 à l'atelier participatif.

Le collectif d'opposant·e·s y a affiché clairement et bruyamment son intention de faire obstacle à la tenue des réunions publiques, et diffusé un tract intitulé « Pourquoi nous perturbons les consultations » : « …On ne veut pas venir résignéEs à cette consultation pour « diminuer les effets négatifs du projet », on veut l'empêcher tout court ». Fondé sur le rejet de principe du projet Cigéo, ce texte indique le refus de toute concertation sur ce projet ou, pour d'autres qui en découlent comme la déviation, à la fois par principe et parce que Cigéo n'est pas à ce jour autorisé.

Il n'a pas été possible d'obtenir en séance que le collectif expose son point de vue, en débatte et laisse ensuite la réunion publique se dérouler. Les représentants du CD 52, pas plus que les garant·e·s qui ont cherché à concilier l'expression de l'opposition d'une partie du public avec le droit de l'ensemble du public à poursuivre la concertation préalable, n'ont pu se faire entendre.

Devant l'impossibilité manifeste de poursuivre dans des conditions normales d'écoute et de respect chacune de ces deux réunions publiques, elles ont dû être interrompues moins d'une heure après leur début.

Le dispositif de concertation initialement prévu a dû être ajusté en conséquence.

La visite de terrain préalable à l'atelier participatif du 26 février a été annulée pour des raisons de sécurité.

Pour la réunion de clôture de la concertation du 11 mars, prévue sur la commune de Bure (Meuse), il est apparu nécessaire que le public désireux d'exercer son droit d'expression puisse être assuré d'être entendu. Pour cette unique raison, il a été décidé d'un commun accord entre le CD 52 et les garant·e·s que la réunion aurait lieu sur inscription, et plus seulement avec inscription facultative comme indiqué jusqu'ici sur tous les documents diffusés.

En direction du public, l'information a été mentionnée dans un article du Journal de la Haute-Marne le 23 février, sans mise en évidence particulière, mais pas dans d'autres journaux pouvant intéresser la Meuse, et a été mise en ligne sur le site internet le 15 février.

Les garant·e·s ont enregistré sur place le mécontentement, parfois vif, des personnes qui s'étaient déplacées pour les réunions interrompues (notamment pour l'atelier participatif qui demandait l'effort d'y consacrer un samedi après-midi). Beaucoup des personnes venues à la réunion d'ouverture ont indiqué que dans ces conditions elles ne se déplaceraient plus, ce qui s'est vérifié pour les réunions suivantes. Une personne présente à la réunion d'ouverture a d'ailleurs adressé un long mail au Président du CD 52 exprimant son mécontentement quant aux perturbations de la réunion. Elle remarque que les participants formaient un groupe de différentes opinions mais que beaucoup étaient

soucieux d'entendre, comprendre et discuter des impacts sur le territoire, et craint que ces obstructions écartent de fait les riverains du processus d'information et de participation de ce projet.

A la demande des garant·e·s, et par souci de transparence, le tract diffusé par le collectif d'opposant·e·s a été traité comme une contribution et mis en ligne sur le site internet de la concertation préalable. Le CD 52 a aussi, de sa propre initiative, mis en ligne, toujours sous forme de contribution, deux textes reçus par mail dans ses services.

Le respect du droit à l'information du public

Les garant·e·s ont été consulté·e·s à chaque étape de production des informations destinées au public, ont systématiquement relu et commenté les projets de visuels et de textes, et leurs demandes de correction ont toujours été prises en compte.

D'une manière générale, les garant·e·s estiment que l'information diffusée au public en préalable de la tenue de la concertation a bien été conçue pour apporter au public des éclairages appropriés tant au sujet précis du projet de déviation que sur ses liens avec le projet de centre de stockage Cigéo. Les questions déjà repérées comme d'intérêt pour le public ont été mieux précisées par l'étude de contexte et la connaissance que les garant·e·s avaient par ailleurs de la sensibilité et la complexité du projet Cigéo, améliorant la conception du dossier de concertation.

Les visuels préparés pour les réunions publiques étaient aussi précis que possible à ce stade d'études préliminaires, et conçus pour aborder à la fois les aspects propres au projet Cigéo, si nécessaire, et le projet de déviation objet central de la concertation préalable.

Cependant, il n'est pas certain que toutes les informations contenues dans le dossier de concertation aient été lues en préalable d'une venue en réunion publique, plusieurs avis émis sur le site étant plutôt portés de façon générale.

Les options de tracé se sont avérées bien repérées par les personnes qui se sont déplacées, mais surtout dans leurs grandes lignes. Il est vrai que la visite de terrain qui était prévue en amont de l'atelier participatif , et qui a dû être annulée, aurait dû permettre d'approfondir les questionnements portant sur les options de tracés.

Les documents préparés pour le travail sur table de l'atelier participatif interrompu ont été remis aux personnes qui s'étaient déplacées, en leur indiquant qu'elles pouvaient y travailler de leur côté et les retourner aux services du CD 52. Quatre envois de ce type ont été enregistrés et sont bien sûr pris en compte dans l'analyse de ce bilan.

Les garant·e·s estiment en conséquence que le droit à l'information du public a été respecté dans tous les actes préparatoires de la concertation préalable et lors des réunions qui ont pu se tenir. Mais son respect a été contrarié par l'impossibilité de conduire à leur terme les réunions publiques qui auraient pu permettre d'une part d'apporter de nouvelles informations ou de détailler celles déjà diffusées, et d'autre part d'enrichir la concertation préalable de l'expression et de la confrontation des arguments et des avis émis en séance par le public.

Le respect du droit du public à la participation

Les réunions de concertation organisées

Si la réunion d'ouverture de la concertation et l'atelier participatif ont dû être prématurément interrompues, d'autres réunions ont malgré tout pu se dérouler.

Les réunions de concertation avec les élus du secteur le 31 janvier 2022 et les agriculteurs le 9 février 2022 ont réuni chacune une vingtaine de personnes (respectivement 21 et 22) et ont permis l'expression d'avis argumentés, parfois vifs, souvent précis.

La réunion avec les élus a notamment mis en lumière deux éléments :

- une attente forte (voire des formes d'irritation) des élus pour une meilleure prise en compte de leurs avis sur le projet ;
- des interrogations persistantes sur les options de tracé étudiées, spécialement l'option 2 et l'option 3.

Une partie des élus a également critiqué le calendrier de la concertation qui intervient pendant la pandémie et avant les échéances électorales d'avril et juin 2022.

La réunion avec les agriculteurs a confirmé en particulier la sensibilité des enjeux du foncier agricole et de la reconstitution des conditions de circulation agricoles locales.

Les réunions de clôture de la concertation, le 11 mars, étaient prévues en trois séquences : un temps d'échanges avec agriculteurs, un temps d'échanges avec les élus, puis une réunion publique. Les deux premières réunions visaient à restituer à ces publics spécifiques la synthèse de leurs apports en vue d'échanges sur le fond. La réunion publique de clôture visait à échanger sur l'ensemble de la synthèse des apports recueillis durant la période de concertation et de rendre compte publiquement des premiers enseignements.

Or le public a été absent de ces trois réunions, avec un nombre inhabituellement faible de participant·e·s : 2 élus, 3 agriculteurs, 7 habitant·e·s.

Certains facteurs pratiques ont pu jouer pour cette très faible mobilisation : comme l'envoi trop tardif de l'invitation aux agriculteurs, joint aux mauvaises conditions météorologiques annoncées pour le lendemain, qui ont pu les inciter à donner la priorité à leur activité professionnelle ; ou, pour les élus, la concomitance de la réunion de synthèse avec une autre réunion d'élus dans le département, qui n'a pas été prise en compte.

Les garant·e·s ont aussi enregistré les critiques du collectif d'opposant·e·s sur les conditions d'accès à la réunion de clôture sur inscription : des opposant·e·s inscrits ne sont pas entré·e·s semble-t-il par solidarité avec les non inscrits, tandis que deux habitant·e·s non inscrit·e·s mais déjà venu·e·s aux autres réunions ont été admis·es.

Cette absence du public mérite d'être analysée en vue de la poursuite des échanges avec lui, en prenant notamment en considération :

- l'attente générale d'une démonstration de l'utilité réelle de la concertation pour la suite de la conception du projet ;
- la lassitude d'une partie du public riverain à l'égard des conditions locales des débats comme de la multiplication récente des concertations et des enquêtes publiques liées au projet Cigéo ;
- le ressenti d'une proximité de plus en plus concrète des prochaines décisions de l'État sur le projet Cigéo.

Les contributions reçues du public

La page internet dédiée à la concertation a été mise en ligne début janvier 2022 et ouverte au dépôt d'avis et de contributions le même jour que l'ouverture de la concertation préalable, le 31 janvier 2022. Le site a fait l'objet de 428 connexions dont 176 connexions uniques. Le temps de connexion moyen a été de 2'31''.

Globalement, 29 contributions ont été reçues, dont 7 via la page internet et 15 via le retour du coupon T. Les garant·e·s ont demandé le retrait d'un envoi à caractère injurieux et scatologique.

Constatant la faiblesse de la participation et l'impossibilité de tenir les réunions publiques prévues, les garant·e·s ont proposé d'étendre de 8 jours la durée de la concertation pour l'amener jusqu'au début de la période de réserve liée aux élections présidentielles, période débutant le 18 mars 2022. Le Président du Conseil départemental a préféré ne pas modifier la date pour éviter tout problème juridique ultérieur éventuel, mais a décidé de maintenir ouvert le site internet de la concertation jusqu'à l'enquête publique qui aura lieu sur le projet qui sera arrêté ultérieurement.

Le public pourra donc poursuivre le dépôt de ses avis et de ses contributions sur le projet même après la clôture de la concertation préalable, évolution bienvenue et qui est prise en compte, pour ses conséquences pratiques, dans les recommandations des garant·e·s au maître d'ouvrage (voir infra).

Les garant·e·s estiment en conséquence que le droit du public à la participation a été pris en compte dans les conditions de préparation de la concertation préalable, comme dans la tenue des réunions qui ont pu aller à leur terme. Mais les conditions pratiques du déroulement de la concertation en ont affaibli la portée réelle en raison de l'interruption des réunions publiques qui auraient pu permettre le plein exercice de ce droit, et de la faible présence du public. La concertation préalable est de ce point de vue décevante, même si les arguments et les avis qui ont pu être recueillis par les différents vecteurs d'expression du public sont de nature à permettre au maître d'ouvrage d'en tirer des conclusions utiles.

Quelques données :

Participant·e·s aux rencontres : 135 en cumulé, collectif d'opposant·e·s compris
Réunion élus du 31/01 : 21
Réunion d'ouverture du 31/01 : 42
Réunion agriculteurs du 09/02 : 22
Réunion atelier du 26/02 : 38
Réunion agriculteurs du 11/03 : 3
Réunion élus du 11/03 : 2
Réunion de clôture du 11/03 : 7

Nombre de dépliants distribués courant janvier 2022 :
1 170 dans les 14 communes du périmètre 5 km
225 dans les 33 communes + 50 aux sièges des préfectures, conseils départementaux et Andra

Mise à disposition du dossier de concertation courant janvier :
170 dans les 33 communes
50 aux sièges des préfectures, conseils départementaux et Andra

Avis de concertation
publié dans 2 journaux habilités en Haute-Marne et 2 en Meuse : 7 janvier (La vie agricole de la Meuse et L'avenir agricole de la Haute-Marne), 11 janvier (Journal de la Haute-Marne), 12 janvier (Est Républicain)

Constats d'affichage dans les 33 communes par huissier les 14 janvier et 31 janvier 2022

Rectification des conditions d'accès à la réunion publique de clôture du 11 mars :
article du Journal de la Haute-Marne du 23 février 2022
mise en ligne sur le site internet à partir du 15 février 2022

Envoi des invitations pour les réunions spécifiques avec les élus :
6 janvier 2022 pour la réunion de concertation du 31 janvier 2022
23 février 2022 pour la réunion de synthèse du 11 mars (avec le compte-rendu et la présentation de la réunion du 31 janvier)

Envoi des invitations pour les réunions spécifiques avec les agriculteurs :
24 janvier 2022 pour la réunion de concertation du 9 février 2022, relancé par mail des chambres d'agriculture le 4 février, certains n'ayant pas reçu le courrier initial
7 mars pour l'invitation à la réunion de synthèse du 11 mars (avec le compte-rendu et la présentation de la réunion du 9 février)

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Préoccupations transversales pour l'ensemble des options

Le **calendrier du projet** a suscité de nombreuses interrogations lors des réunions et dans certaines contributions écrites. La seule justification du projet de déviation étant liée au projet Cigéo, des participant·e·s ont souhaité savoir si la déviation serait mise en œuvre dès l'éventuelle déclaration d'utilité publique de Cigéo, ou si elle ne devrait pas plutôt attendre l'éventuelle autorisation de création de Cigéo ». Le collectif des opposant·e·s a exprimé son opposition à tous travaux avant les décisions sur Cigéo. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont pu paraître parfois contradictoires et ce point devra être clarifié dans la suite du processus.

Le **financement du projet** de déviation routière a également suscité des débats puisque le budget estimé à ce stade varie de 5,6 à 30 millions d'euros selon les options. Le projet de développement territorial retient l'option 1 et le budget de 5,6 M€. Le CD 52 et l'Andra ont indiqué que l'Andra finançait le projet « à 100% à fonctionnalité équivalente » mais que si le projet bénéficiait à d'autres activités, ou si d'autres options que l'option 1 étaient retenues, le tour de table du financement devrait être élargi. L'Andra pourrait donc ne pas être seule à le financer sans que plus de détails n'aient pu être fournis à ce stade.

La **consommation foncière** du projet de déviation a suscité de nombreux échanges, en particulier avec les élus et les agriculteurs. Au-delà de la surface d'emprise du projet (la plus faible pour l'option 1 et la plus importante pour le projet 3), des participant·e·s ont demandé que les conséquences foncières du projet soient localement traitées en tenant compte du caractère national du projet Cigéo, et n'apportent pas de contraintes supplémentaires au territoire. Ces attentes ont essentiellement concerné les règles applicables aux échanges de terrains agricoles et les calculs liés à la réduction de l'artificialisation des sols .

Sur ce second point, la réponse a pu être apportée par le CD 52 après consultation des services de l'État : l'artificialisation induite par le projet de déviation ne serait pas prise en compte à l'échelle locale et n'affecterait donc pas les projets de développement locaux. Ce point demandera une confirmation officielle.

Dans tous les cas, il a été demandé une attention à **la desserte des infrastructures** existantes et à venir et une bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux du territoire. L'amélioration de l'accès à la zone d'activité Parc'Innov a été demandé, en prévoyant par exemple un carrefour entre la déviation et la RD 175 (Saudron <-> Montiers-sur-Saulx). Les infrastructures situées sur la commune de Bure (hôtel-restaurant, boulangerie-épicerie, station-service) doivent par ailleurs rester accessibles, ce qui tend à privilégier l'option 1 selon les participant·e·s mais ne disqualifie pas les autres options.

On peut noter qu'au-delà des rétablissements nécessaires liés au tracé de la déviation, il a été demandé une **attention particulière aux chemins ruraux impactés** par le projet de descenderie (au sud de la zone en particulier avec la réhabilitation d'un chemin). Si l'option 3 devait être retenue, ces rétablissements et améliorations concerneraient directement le projet de déviation sous maîtrise d'ouvrage CD 52. Dans le cas où la déviation serait réalisée au nord de la zone, ce serait à l'Andra de répondre à cette préoccupation. L'Andra a rappelé à l'occasion de la réunion du 9 février avec les agriculteurs que « tous les rétablissements des chemins qui auront collectivement été jugés pertinents, avec des gabarits compatibles avec les engins agricoles d'aujourd'hui » seraient financés par l'Andra.

L'atelier du 26/02/22 dédié notamment aux critères de choix n'a pas pu se tenir (voir supra). Néanmoins, quatre grilles ont été retournées au CD 52 par des personnes présentes. Ce faible nombre de contributions n'est pas suffisant pour en déduire des tendances générales mais on retrouve notamment

cette préoccupation quant à la consommation foncière et à l'accès aux commerces, ainsi que pour le coût de l'opération.

Observations et avis sur chacune des options

Les conséquences de l'absence de rétablissement de l'axe routier, s'il devait être coupé par le projet Cigéo, ont été présentées dans le dossier de concertation et à l'occasion des différentes réunions. Personne ne s'est exprimé en faveur de cette **option zéro**. Il faut noter que pour le collectif des opposant·e·s au projet Cigéo, la seule option zéro possible pour le projet de déviation est celle de l'abandon définitif du projet de centre de stockage.

Lors des différentes rencontres, **l'option 3 de contournement par le sud** de la zone descenderie concentrait peu de débats. En effet, elle a généralement été jugée, par ceux qui l'ont contestée, trop longue, trop complexe pour répondre aux enjeux, trop consommatrice de foncier, impactante pour la commune de Gillaumé (déjà concernée par l'impact de la ligne de chemin de fer) et trop coûteuse. Une contribution transmise au CD 52 (mais non publiée sur le site, à la demande de son auteure) s'est cependant exprimée en faveur de cette option, considérant qu'elle n'impactait pas l'habitat, qu'elle était la plus sécurisante et que son coût était très faible en comparaison de l'ensemble du projet Cigéo.

L'essentiel des discussions lors des rencontres et des contributions s'est concentré sur les deux options de contournement nord, et en particulier sur **l'option 1 dite de proximité**.

On peut d'ailleurs noter que l'argumentation des contributions écrites en faveur de l'option 1 était souvent succincte et se concentrait systématiquement sur le coût : *« pourquoi dépenser plus si ce projet est le plus privilégié. Attention aux dépenses, ce sont les contribuables… »*[1]. Mais d'autres arguments sont avancés, à la fois dans les contributions écrites et lors des réunions, pour privilégier cette option 1 :

- la plus pratique ;
- la plus courte, en distance et en temps de parcours ;
- peu d'impacts sur les terres agricoles puisqu'en longeant le projet de descenderie, l'option 1 serait la plus économe en terres, d'autant que la majorité des terrains appartiennent déjà à l'Andra ;
- celle qui limite au maximum les rétablissements nécessaires de routes ou chemins ruraux ;
- la meilleure au *« niveau écologie [avec] moins d'impact sur les animaux, la nature »*[2] ;
- *« la moins impactante à tous les niveaux »*[3].

L'option 2 tracé élargi au nord retient l'attention de plusieurs participant·e·s avec des arguments similaires à l'option 1 (impacts, coûts). C'est principalement le **contournement ou non de la commune de Saudron** qui différencie ces deux options pour les participant·e·s qui se sont exprimé·e·s. Alors que certains estiment que l'option 1 est la *« la plus adaptée pour Saudron »*[4], voire même qu'elle **« sauve Saudron »**[5], d'autres considèrent que le contournement de la commune permet *« la préservation du village »*[6] voire *« d'épargner ce malheureux village »*[7]. L'augmentation attendue du trafic sur la RD 60/960 (et donc dans la traversée de Saudron s'il ne devait pas y avoir de contournement de la commune) est jugée supportable par certains puisqu'elle serait similaire au trafic qu'a connu cette route par le passé quand elle était nationale. A la demande du maire de Saudron lors de la réunion d'ouverture, il a été recherché, mais en vain, des données précises sur les trafics datant de cette

[1] coupon T du 31/01/22
[2] coupon T du 11/03/22
[3] coupon T du 09/03/22
[4] coupon T du 09/03/22
[5] coupon T du 09/03/22
[6] coupon T du 15/02/22
[7] coupon T du 01/02/22

période. D'autres intervenants estiment au contraire que cela remettrait en cause des « acquis » de la commune, la qualité de vie et la tranquillité des habitants en évoquant notamment *« la Pollution qui engendre maladies, des nuisances de mouvements, des accidents, des nuisances sonores, de l'insécurité routière »*[8].

Certains participant·e·s, lors des rencontres et dans diverses contributions écrites, posent la question de l'avenir du territoire et notamment de la commune de Saudron (en lien avec le projet Cigéo en général et avec la déviation routière en particulier) : *« Reste à savoir s'il est prévu que Saudron puisse continuer à exister ? Avoir un avenir ? Fondre ? Disparaître ? Doit devenir un pôle industriel ? Faut vite le définir et le DIRE »*[9].

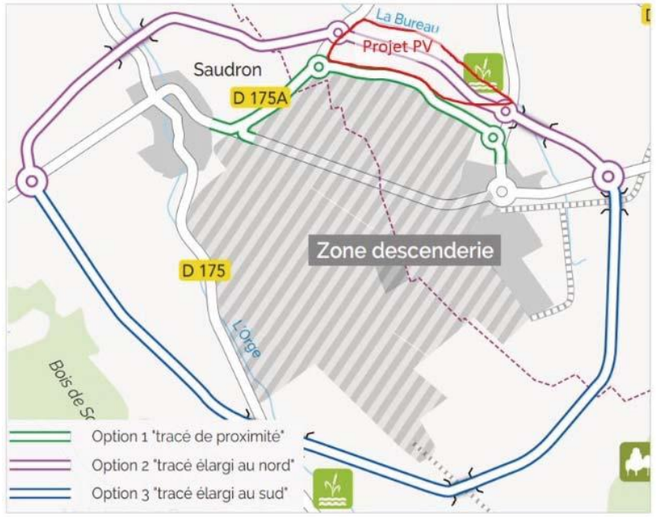
De fait, la concertation n'a permis de recueillir l'avis que d'un nombre très faible d'habitants de Saudron pourtant directement concernés par cet enjeu. Il semble indispensable d'approfondir la concertation avec les habitants de la commune avant de trancher l'intérêt ou non de ce contournement. C'est d'ailleurs le sens de l'une des contributions écrites qui évoque le fait que *« chacune de ces options [(le contournement ou non de Saudron)] a des avantages et des inconvénients, c'est donc aux habitants de cette commune de décider en dernier ressort »*[10]. Le Président de la 3e commission Infrastructures et bâtiments du CD 52 a par ailleurs précisé lors des réunions de clôture qu'**un positionnement formel de Saudron sur l'option 2 est nécessaire avant l'engagement de la suite des études**.

Sur ce dernier point, le maire de Saudron a transmis aux garant·e·s le 4 avril 2022, postérieurement à la clôture de la concertation préalable, une délibération du conseil municipal en date du 2 mars 2021, dont il confirme également qu'elle reste valide à ce jour. Dans le dernier paragraphe de cette délibération, prise pour l'examen du dossier de demande de déclaration d'utilité publique du projet Cigéo, le conseil municipal exprime son rejet de l'option 2.

Au-delà de cet enjeu de contournement, différents arguments en défaveur de l'option 2 ont été avancés : plus grande emprise foncière, éloignement de la limite de la zone descenderie (avec notamment des rétablissements de chemins nécessaires), contournement des services existants (qui resteraient accessibles mais nécessiteraient un détour).

Il est enfin à noter qu'un **projet d'implantation photovoltaïque** au sol est à l'étude depuis 2020 par la société Luxel avec la commune du Bure, sur un terrain appartenant à la commune. L'implantation potentielle du projet n'était pas connue par le CD 52 ni au démarrage des études ni pendant la préparation de la concertation. Une note en date du 31 janvier 2022 et transmise via la page de la concertation en date du 1er mars 2022 explicite le projet, l'aire d'étude et les impacts potentiels des tracés proposés sur le projet. Il serait situé, s'il était mis en œuvre, sur le tracé de l'option 2.

[8] Contribution web du 12/03/22 non publiée à la demande de son auteure
[9] idem
[10] Grille de travail de l'atelier du 26/02/22 envoyée par site web le 07/03/22



Carte 5 : Carte des trois options de tracé issue du dossier de concertation préalable avec identification du site PV (source : contribution de la société Luxel)

Les parties prenantes de ce projet de parc sont donc défavorables à l'option 2 et lui préfèrent l'option 1 (avec la volonté de *« décaler vers le sud le chemin rural situé entre la parcelle ZI 21 et ZI 16, 17 et 18 »*), l'option 3 ou une option intermédiaire entre la variante 1 et la variante 2 (tracé de proximité avec contournement de Saudron). Ce projet photovoltaïque, au-delà de l'aspect environnemental, est présenté comme *« un projet politique qui pourrait favoriser l'acceptation du projet Cigéo par le développement de projets d'ENR sur le territoire afin de participer à la transition énergétique »*.

De l'ensemble de ces arguments est ressortie l'hypothèse, esquissée dès la réunion d'ouverture avec les élus, d'une **option intermédiaire entre l'option 1 et l'option 2** décrite dans la partie suivante.

Évolution du projet résultant de la concertation

De manière générale, et ce dès la réunion d'ouverture de la concertation, le CD 52 a clairement présenté les options comme « une première base de travail » et indiqué la possibilité « de retravailler les options » (source : compte-rendu de la réunion des élus du 31/01/22).

Au fur et à mesure de l'avancée de la concertation, la présentation par le maître d'ouvrage du projet a évolué pour intégrer les apports des échanges passés et répondre aux interrogations qui n'avaient pu trouver de réponse immédiate.

Ainsi, le CD 52 a pu répondre lors des réunions de clôture du 11 mars à différentes questions posées lors de réunions précédentes et laissées en suspens par nécessité d'approfondissements : non comptabilisation locale de l'artificialisation des sols liés à la déviation (voir supra), adéquation des gabarits routiers avec les convois exceptionnels, agricoles ou autres.

Par ailleurs, la manière de présenter les 3 options a évolué au fil des rencontres. L'option 3 a, en particulier, continué à être présentée avec ses avantages et ses inconvénients mais il a été fait état des échanges passés et de la préférence des participant·e·s pour les autres options, ce qui n'a suscité aucune contradiction ou débat.

De même, l'hypothèse d'une option 2 bis, intermédiaire entre l'option 1 et l'option 2 et issue des propositions des rencontres précédentes, a été explicitée, il est vrai devant le très faible nombre de personnes présentes, lors des différentes réunions du 11 mars (à l'oral, sans que cette option alternative ne soit formalisée). Lors de ces différentes réunions de clôture, le CD 52 s'est engagé à tenir compte des enseignements qu'il tire de la concertation pour poursuivre les études sur des options de contournement nord.

Lors des réunions d'ouverture avec les élus et de clôture avec les agriculteurs, des interrogations ont été formulées quant à l'intérêt d'aménager des ronds-points aux principaux carrefours et notamment à celui de la RD 60/960 avec la RD 175. Au-delà de la réponse sur le choix proposé à ce stade (un rond-point permettant de mieux gérer un trafic accru), le CD 52 a indiqué poursuivre la réflexion sur ces aménagements de carrefour en prenant en compte notamment les augmentations attendues de trafic et les accès prévus par l'Andra de la zone descenderie.

Enfin, constatant les difficultés à mener la concertation et à mobiliser les habitants les plus directement concernés, le CD 52 a pris l'engagement lors des 3 réunions de clôture de continuer à maintenir ouverte la page du site dédiée au projet et le formulaire destiné à recueillir des avis et contributions. Il s'est également engagé à poursuivre les échanges avec « des réunions avec les communes et les propriétaires ainsi qu'une nouvelle présentation publique des aménagements. » (compte-rendu de la réunion publique du 11 mars 2022).

Demandes de précisions et recommandations au maître d'ouvrage

Les garant·e·s prennent acte des engagements pris par le Conseil départemental de Haute-Marne en clôture de la concertation préalable :

- poursuivre les études sur les options nord en tenant compte des évolutions demandées par le public, notamment sur les variantes qui pourraient en résulter ;
- reconsulter le public sur les options à l'étude, et en tout état de cause avant le choix de l'option qui sera finalement retenue ;
- laisser ouvert le site (pour l'information mais aussi l'expression des publics) jusqu'à l'enquête publique, avec une information la plus large et la plus claire possible ;
- poursuivre la démarche d'échanges spécifiques, dans le cadre de la concertation, avec les élus du secteur d'une part et les agriculteurs d'autre part, et porter une attention particulière aux deux communes de Bure et de Saudron.

En complément de l'attente de la mise en œuvre de ces dispositions, les garant·e·s formulent des recommandations supplémentaires.

Pour la poursuite des études jusqu'à l'enquête publique

Différentes réponses relatives au projet restent à donner ou, lorsqu'elles ont été éclairées en séance, à confirmer officiellement même lorsqu'elles ne relèvent pas de la compétence du Conseil départemental :

- En tenant compte du caractère national et exceptionnel du projet Cigéo, ne pas faire peser le projet de déviation sur la comptabilisation des consommations foncières locales (règles de réduction de l'artificialisation des sols) et préciser quelles règles seront applicables pour les échanges de terrain agricoles.
- Étudier d'autres améliorations de desserte globales à l'échelle du territoire (au-delà de la RD 60/960 et des opérations prévues par le projet de développement du territoire).

Des clarifications seront en outre nécessaires sur plusieurs points :

- Le calendrier et les modalités des décisions propres au projet de déviation (quelle option, quel détail des aménagements, quels processus de décision au sein du CD 52 et du CD 55, …).
- Le calendrier pressenti pour les travaux de la déviation routière par rapport au projet Cigéo, et en particulier, en le justifiant, s'il était prévu de les démarrer sans attendre la décision d'autoriser ou non Cigéo.
- Les modalités de financement du projet selon les options qui restent à l'étude.
- Certains participants ont en outre souhaité connaître l'impact global du projet Cigéo et des projets qui lui sont liés (pas seulement le projet de déviation) sur les consommations foncières.

Pour la poursuite de la concertation

En complément du maintien en fonctionnement du site internet, les garant·e·s recommandent :

- d'apporter le plus rapidement possible des réponses aux questions du public qui ont pu être posées sur le site durant la concertation préalable, et de produire régulièrement une synthèse des avis et des propositions du public ;
- de rendre publiques les modalités par lesquelles, avant le choix définitif du tracé, sera recueilli à nouveau, par les moyens les plus adaptés, l'avis du public sur les évolutions du projet au fil des études d'approfondissement, ainsi que sur l'option susceptible d'être finalement retenue par le maître d'ouvrage ; ces modalités gagneraient à s'inspirer de celles généralement mises en œuvre pour les concertations préalables (publicité, documents supports de la concertation, restitution des enseignements) ;
- d'étudier dans ce cadre les conditions d'organisation, lorsque le projet aura avancé, d'un nouvel atelier de travail sur les critères de comparaison et de choix des options de tracé (qui n'ont pas pu être abordés) ; cet atelier pourrait notamment se tenir sur invitation auprès des participant·e·s à la réunion publique et à l'atelier qui n'ont pas pu se dérouler ;
- de mettre en œuvre tous les moyens pour faciliter l'expression du public en direct (par exemple sur des lieux de présence habituelle des habitants ou par le recours à des émissions interactives de médias locaux).

Les garant·e·s recommandent enfin au maître d'ouvrage de prévoir, pour le dossier mis à l'enquête publique, un document qui retrace les évolutions du projet en relation avec les différentes étapes d'expression des avis du public et des acteurs locaux, et qui justifie clairement d'une part les raisons pour lesquelles certaines options ont été définitivement écartées, et d'autre part, le cas échéant, pourquoi certaines attentes du public n'ont pas été satisfaites.

Liste des annexes

- **Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant·e·s**
- **Annexe 2 : Les principes d'intervention de la CNDP et des garant·e·s**
- **Annexe 3 : Lettre de saisine de la CNDP par le CD 52**
- **Annexe 4 : Décision CNDP**
- **Annexe 5 : Lettre de mission des garant·e·s**
- **Annexe 6 : Cartes détaillées des 3 options initiales**

Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant·e·s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations 11/04/2022	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Apporter les clarifications nécessaires sur trois points relevant du maître d'ouvrage : les modalités de la prise de décision pour le projet définitif, le calendrier envisagé pour les travaux, et les garanties de financement du projet dans les différentes options possibles.			
2. Confirmer que les avis du public sur les trois options de tracé ont été entendus et préciser en conséquence sur quelles options les études seront désormais poursuivies.			
3. Préciser comment seront traitées les améliorations de desserte globales souhaitables à l'échelle du territoire, au-delà de la RD 60/960 et des opérations prévues par le projet de développement du territoire.			
4. Faire confirmer ou préciser par les services de l'État comment le caractère national du projet Cigéo (et du projet de déviation qui lui est lié) sera pris en compte pour l'application des règles relatives à l'objectif de réduction de l'artificialisation des sols et celles relatives aux échanges de terres agricoles.			
5. Clarifier les conditions d'interaction entre le projet Cigéo et le projet de déviation, notamment sur le calendrier respectif de l'engagement des travaux du projet de déviation et du processus d'autorisation de Cigéo.			
6. Faire rappeler par l'Andra un éclairage global sur les consommations foncières liées au projet Cigéo et aux projets connexes qu'il rend nécessaires, pas seulement au projet de déviation.			

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant·e·s			
1. Traiter les questions reçues sur le site internet durant la concertation pour y apporter les réponses utiles.			
2. Mettre en œuvre les décisions présentées en réunion de clôture par le Conseil départemental pour poursuivre la concertation jusqu'à l'enquête publique : - *laisser ouverte la page du site dédiée au recueil des questions et des avis du public internet jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de déviation,* - *poursuivre la démarche d'une concertation spécifique avec les élus et les agriculteurs du secteur, notamment les plus proches des tracés possibles, tout au long des études du projet,* - *organiser une nouvelle séquence de concertation en présentiel, avant le choix définitif du tracé, sur les évolutions du projet et l'option susceptible d'être finalement retenue.*			
3. En lien avec cet engagement, définir et rendre publics pour la poursuite de la concertation des modalités et un calendrier inspirés des principes régissant les concertations préalables. En particulier, porter attention aux conditions à réunir pour atteindre trois objectifs : un nouvel atelier de travail sur les critères de comparaison des options de tracé et de choix définitif, des échanges prioritairement en présentiel avec le public, et une gestion interactive du site internet (synthèse régulière des contributions et des avis du public, réponse rapide aux questions posées).			
4 . Prévoir dans le dossier mis à l'enquête publique un document qui retrace l'évolution du projet selon les avis et les propositions du public et justifie clairement les choix qui en auront résulté, notamment lorsque l'attente du public n'a pas été satisfaite.			

Annexe 2 : Les principes d'intervention de la CNDP et des garant·e·s

Garantir le droit à l'information et à la participation

Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant·e·s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garant·e·s qui se trouve en annexe de ce bilan.

La CNDP garantit ainsi deux droits constitutionnels complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. Ces droits s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le rôle des garant·e·s

Un·e garant·e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant·e·s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un·e garant·e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un·e ou plusieurs garant·e·s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant·e est lié·e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant·e·s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Veiller à la bonne reddition des comptes

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE). Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant·e·s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents et font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Annexe 3 : Lettre de saisine de la CNDP par le CD 52

Haute Marne le Département

Chaumont, le 19 MARS 2021

LE PRÉSIDENT

Madame la Présidente,

Le Département de la Haute-Marne est maître d'ouvrage d'un projet de déviation de la route départementale 60/960 (RD 60 étant le nom de la RD en Haute-Marne – RD 960 étant le nom de la RD en Meuse), lié au projet de centre industriel de stockage géologique (CIGÉO).

Les modalités de participation du public relèvent de l'article L.121-17 du Code de l'Environnement. A ce titre, la collectivité souhaite engager de manière volontaire une concertation préalable du public avec désignation d'un garant.

Je vous adresse donc une demande officielle afin de désigner un garant. Pour ce faire, vous trouverez joint à ce courrier la note de présentation du projet vous permettant l'instruction de ce dossier lors de la commission du 7 avril 2021.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'expression de ma considération distinguée.

Bien à vous.

Le Président du conseil départemental,

Nicolas LACROIX
Conseiller départemental du canton de Bologne

Madame Chantal JOUANNO
Présidente de la Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

dossier suivi par la direction des infrastructures du territoire – Service routes et ouvrages d'art –03 25 32 85 90

1, rue du Commandant Hugueny - CS 62127 - 52905 Chaumont CEDEX 9 - Tél. : 03 25 32 88 88 - Courriel : nicolas.lacroix@haute-marne.fr

Annexe 4 : Décision CNDP

Commission nationale du débat public

Décision n° 2021-44 - DÉVIATION DE LA RD 60/960 CIGEO - 1 du 7 avril 2021 relative à la déviation de la route départementale 60/960 liée au projet de centre industriel de stockage géologique (CIGEO) à Saudron (52)

NOR : *CNPX2111793S*

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment l'article L. 121-15-1 ;

Vu le courrier de saisine et le dossier annexé en date du 19 mars 2021 de M. Nicolas LACROIX, président du conseil départemental de la Haute-Marne, demandant la désignation d'un garant pour le projet de déviation de la route départementale RD 60/960 lié au projet de centre industriel de stockage géologique (CIGEO), en application de l'article L. 121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 ;

Vu le document de positionnement de la CNDP du 4 novembre 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant le confinement covid-19 ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Art. 1er. – Mme Marie-Line MEAUX et M. Ludovic SCHNEIDER sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet de déviation de la route départementale RD 60/960 lié au projet de centre industriel de stockage géologique (CIGEO).

Art. 2. – La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 7 avril 2021.

La présidente,
C. Jouanno

Annexe 5 : Lettre de mission des garant·e·s

cndp Commission nationale du débat public

LA PRESIDENTE

Paris, le 28 avril 2021

Madame, Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 7 avril 2021, la Commission nationale du débat public vous a désignés garants du processus de concertation préalable pour le projet de déviation routière de la RD60/960 à proximité du site d'enfouissement des déchets nucléaires « CIGEO », porté par le Conseil départemental de Haute-Marne (52).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Comme le précise cet article, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable,* ***soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1****. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en rappelant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

.../...

Marie-Line MEAUX et Ludovic SCHNEIDER
Garants de la concertation préalable
Projet de déviation routière de la RD60/960 (52)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Votre rôle et mission de garants : défendre un droit individuel

Dans le cadre de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Votre rôle n'est cependant pas réduit à celui d'observateurs du dispositif de concertation. **Vous êtes les prescripteurs des modalités de la concertation** : charge au maître d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsables des choix du maître d'ouvrage mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux souhaitables de soumettre à la concertation**. La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du Code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisé et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter**.

S'agissant spécifiquement du projet dont vous êtes garants, j'attire votre attention sur le double objectif présenté du projet : maintenir la continuité de cet axe routier en permettant la réalisation du projet CIGEO, et faciliter le trafic dans un contexte où il est amené à augmenter fortement en lien avec la mise en service de CIGEO. L'opportunité de ce projet est donc liée à celle du projet CIGEO. Même si cette dernière est tranchée, la concertation qui va s'ouvrir sur le projet de déviation ne peut pas faire l'économie de discussions avec les publics sur ce sujet.
Notez que plusieurs variantes sont présentées par le MO, et constitueront une base intéressante de débats. Pour autant, ce projet routier emporte d'autres problématiques qu'il est important de débattre avec les publics, et qui dépassent le périmètre de la RD60 : développement du trafic local, sécurité du transport des matières radioactives, autres aménagements routiers dit d'accompagnement du projet CIGEO sur les réseaux départemental et national en Haute-Marne et en Meuse… Il est important que vous intégriez à la concertation préalable qui va s'ouvrir l'information relative à ces autres questions, et que les acteurs disposant d'une partie des éléments soient associés aux réunions.
Enfin, l'évaluation des impacts cumulés entre le projet routier et le projet CIGEO est complexe à présenter en phase de concertation : une articulation avec les services de l'Andra sera à trouver en phase de concertation.

Il s'agit enfin d'élaborer votre **bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions**. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au

dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 CE en application de la Constitution. La défense de ces droits est placée sous votre garantie, au nom de la CNDP.**

A cet effet, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

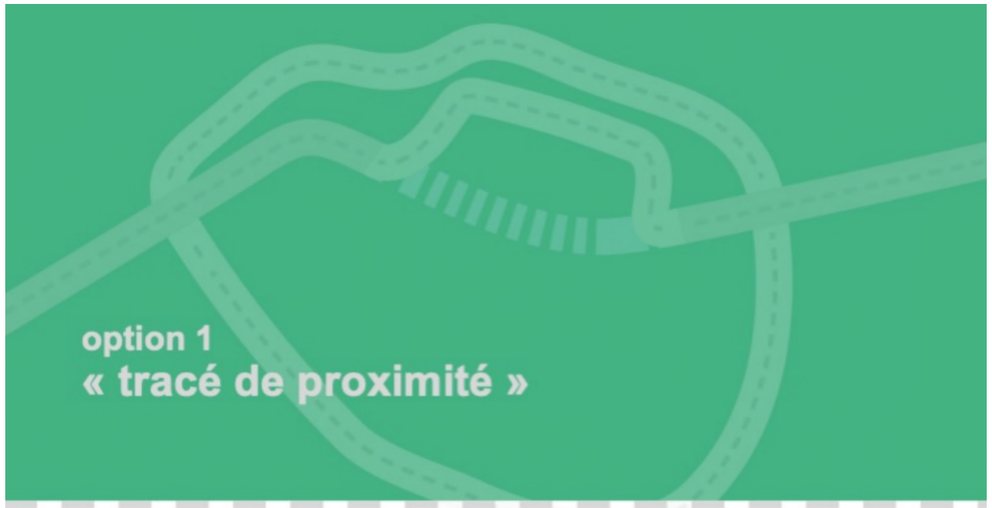
Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). La CNDP doit être informée de toute difficulté spécifique qui interrogerait votre mission ou celle de la CNDP. Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, votre présence est requise à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Nous reviendrons vers vous dans les jours suivants.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.

Chantal JOUANNO

Annexe 6 : Cartes détaillées des 3 options initiales



33

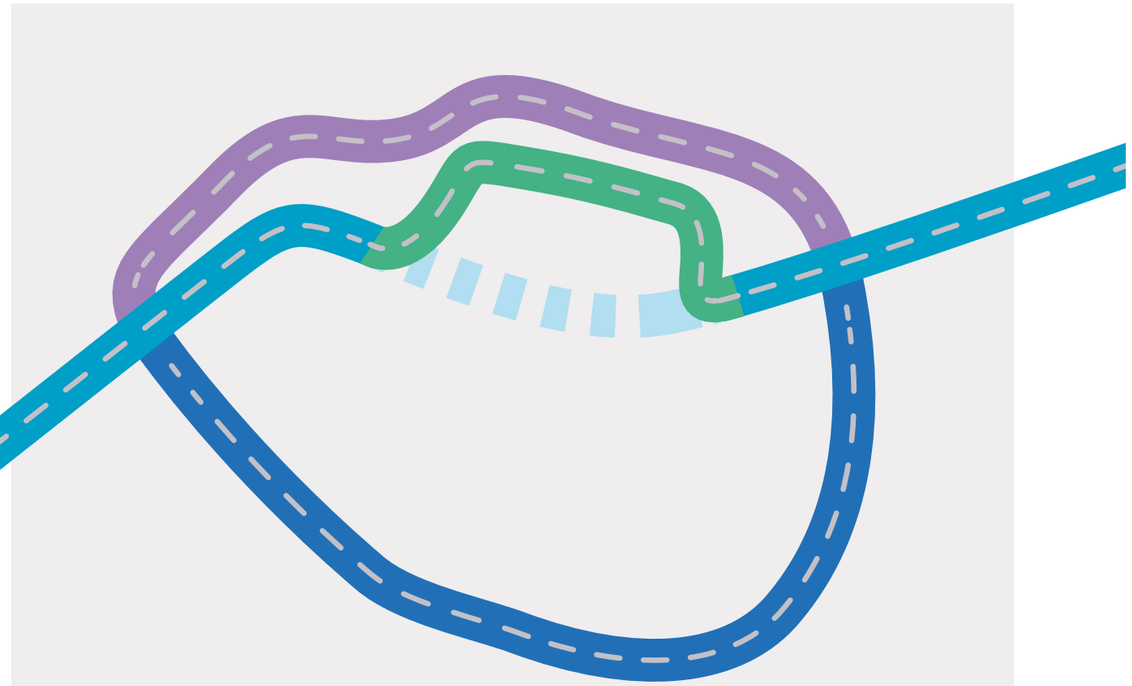
35

option 3
« tracé élargi au sud »

LA CNDP commission nationale du débat public
@debatpublic.fr
@CNDPDebatPublic
commission-nationale-du-débat-public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 1 40 81 12 63 - debatpublic.fr

2.4.8 Bilan du Conseil départemental de la Haute-Marne sur la concertation préalable du projet de déviation de la route départementale D60/960

Routes départementales 60 et 960 : projet de contournement de la future zone descenderie de Cigéo



BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

20 mai 2022

1/ Rappel du projet 3

2/ Retour sur la concertation préalable 4

3/ Principales contributions recueillies au cours de la concertation et réponses apportées par le Département de la Haute-Marne 7

4/ Réponses aux recommandations des garants portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants 12

5/ Appréciation générale de la concertation préalable 13

Le bilan de concertation vise à informer le public des enseignements que le maître d'ouvrage retient de la concertation. Il répond également aux questions et recommandations listées dans le bilan des garants remis le 11 avril 2022.

1/ Rappel du projet

La déviation de la RD60 (en Haute-Marne) / RD 960 (dans la Meuse) est rendue nécessaire par la construction du centre de stockage Cigéo, si celui-ci est autorisé. En effet, une des deux zones de surface de Cigéo, la zone descenderie, s'implanterait sur la RD 60/960 entre Saudron et Mandres-en-Barrois, entraînant une coupure de cet axe routier sur une longueur d'environ 1,5 km.

Le projet est conduit par le Département de la Haute-Marne qui a été désigné maître d'ouvrage de l'opération, dans le cadre d'une convention signée le 5 octobre 2018 entre le Département de la Haute-Marne, le Département de la Meuse et l'Andra. En tant que maître d'ouvrage, le Département de la Haute-Marne définit le planning global du projet, dirige les études, assure la coordination et conduit les procédures applicables au projet. Le Département de la Meuse et l'Andra sont régulièrement informés de l'avancement du projet.

La déviation de la RD 60/960 est liée au projet de centre de stockage Cigéo : si le projet Cigéo n'est pas autorisé, la déviation ne sera pas nécessaire.

La concertation préalable est intervenue au stade des études préliminaires (menées en 2021-2022), qui visent à définir les caractéristiques principales du projet au regard des objectifs poursuivis et des principales contraintes existantes. Trois options de tracé ont ainsi été portées à la concertation :

- **option 1 « tracé de proximité »** : la déviation longe la zone descenderie. Elle est d'une longueur de 1 800 mètres, dont environ 1 200 mètres de voies nouvelles et 600 mètres de voies réaménagées. C'est l'option privilégiée à ce stade car elle présente un impact environnemental réduit, un coût limité et n'affecte pas les circulations locales ;
- **option 2 « tracé élargi au nord »** : d'une longueur de 4 200 mètres environ, la déviation contourne Saudron, la zone descenderie et la ferme du Cité. Un pont est nécessaire pour franchir la vallée de l'Orge et la RD 175A. L'impact de cette option est plus important et son coût est plus élevé. Elle permet le contournement de Saudron ;
- **option 3 « tracé élargi au sud »** : d'une longueur d'environ 5 700 mètres, la déviation contourne Saudron et la zone descenderie par le sud. Trois ponts sont construits pour franchir la vallée de l'Orge, l'Installation terminale embranchée (voie ferrée) puis la liaison intersites du centre de stockage Cigéo. C'est l'option la plus complexe et la plus coûteuse ; elle présente également l'impact environnemental le plus important.

2/ Retour sur la concertation préalable

Le projet de déviation de la RD 60/960 est soumis à évaluation environnementale et son coût potentiel excède 5 millions d'euros. Il est donc concerné par les dispositions de l'article L. 121-17 du code de l'environnement.

Parmi les options de participation du public à sa disposition, le Département de la Haute-Marne a décidé d'organiser une **concertation préalable volontaire** sur le projet afin de permettre au public de se forger puis d'exprimer son point de vue, d'enrichir le projet et d'éclairer les conseils départementaux sur les suites à donner.

Le président du Département de la Haute-Marne a sollicité auprès de la Commission nationale du débat public (CNDP) la nomination d'un garant pour accompagner cette étape. Le 7 avril 2021, la CNDP (voir décision n°2021/44) a désigné **Marie-Line Meaux et Ludovic Schneider comme garants de la concertation préalable** sur le projet de déviation de la RD 60/960.

La concertation préalable s'est tenue du 31 janvier au 11 mars 2022. Les garants de la concertation ont remis leur bilan le 11 avril 2022.

La préparation

D'avril 2021 à janvier 2022, le Département de la Haute-Marne a préparé la concertation préalable en lien étroit avec les garants. Dans un premier temps, le travail a principalement porté sur le dossier de la concertation préalable. Puis, les modalités d'information et de participation ont été définies au cours de plusieurs réunions de travail avec les garants. Elles ont abouti à un dispositif incluant 3 rencontres publiques.

Pour tenir compte des contraintes externes, les procédures du projet de centre de stockage Cigéo intervenues au second semestre 2021 et les élections nationales du printemps 2022, plusieurs options de calendrier avaient été définies à l'été 2021. Finalement, **l'option d'une concertation du 31 janvier au 11 mars 2022 a été retenue, soit 40 jours de concertation.**

Le déroulement

Le 14 janvier 2022, la concertation préalable a été annoncée au travers d'une diffusion de l'avis légal dans deux journaux haut-marnais (*Le Journal de la Haute-Marne* et *L'Avenir Agricole et Rural de la Haute-Marne*) et deux journaux meusiens (*L'Est Républicain* et *La Vie Agricole de la Meuse*) et de sa mise en place sur les tableaux d'affichage de 33 mairies meusiennes et haut-marnaises[1]. En parallèle, la page internet dédiée au projet et à la concertation préalable a été mise en ligne, ainsi que le dossier de concertation.

Entre l'annonce légale et le démarrage de la concertation préalable le 31 janvier 2022, les documents de la concertation ont été distribués au territoire :

- mise à disposition de 150 exemplaires du dossier de concertation et de 300 exemplaires du dépliant auprès des collectivités et institutions concernées par la concertation ;
- distribution du dépliant auprès de 1 052 ménages de Meuse et de Haute-Marne, sur 14 communes.

Par ailleurs, la concertation préalable a été annoncée au moyen d'un courrier électronique transmis par l'Andra aux personnes inscrites sur sa liste de diffusion relative aux concertations.

1 En Haute-Marne : Paroy-sur-Saulx, Effincourt, Pansey, Saudron, Échenay, Gillaumé, Cirfontaines-en-Ornois, Lezéville, Osne-le-Val, Montreuil-sur-Thonnance, Aingoulaincourt, Poissons, Sailly, Noncourt-sur-le-Rongeant, Thonnance-les-Moulins, Germay, Germisay, Épizon
En Meuse : Montiers-sur-Saulx, Ribeaucourt, Bure, Mandres-en-Barrois, Bonnet, Gondrecourt-le-Château, Horville-en-Ornois, Chassey-Beaupré, Dainville-Bertheléville, Abainville, Houdelaincourt, Couvertpuis, Biencourt-sur-Orge, Saint-Joire, Demange-Baudignécourt

Les modalités de la concertation préalable (avant adaptations)

POUR VOUS INFORMER

- **Le présent dossier de concertation**, disponible en mairies
- **La page internet dédiée à la concertation sur le projet**, sur le site internet du Département de la Haute-Marne : **https://haute-marne.fr/fr/deviation-rd-60-960/**
  Outre les informations du présent document, ce site rassemble tous les autres documents utiles à la concertation préalable, produits avant ou pendant celle-ci, comme les comptes rendus des réunions
- **Un dépliant d'information**, disponible dans les mairies

POUR VOUS EXPRIMER

- **Les rencontres publiques**, qui permettront de recueillir les avis, remarques et points de vue
- **Le coupon T**, attaché au dépliant d'information sur le projet, à détacher et à envoyer sans affranchissement par voie postale
- **Le formulaire de la page internet** dédiée à la concertation sur le projet

LES RENCONTRES PUBLIQUES

- **Réunion publique d'ouverture**

Lundi 31 janvier à 18h00 - Échenay, salle des fêtes - *Inscription facultative**

- **Visite de terrain et atelier**

Samedi 26 février à 14h00 - Bure, salle Bellevue - *Inscription obligatoire***

- **Réunion publique de clôture**

Vendredi 11 mars à 18h00 - Bure, salle Bellevue - *Inscription facultative **

En fonction des conditions sanitaires, les modalités d'organisation de ces réunions sont susceptibles d'évoluer.
* Pour une meilleure information sur d'éventuels changements, l'inscription est recommandée pour les réunions publiques. Autrement, vous pouvez vérifier si les rencontres publiques sont confirmées sur la page internet dédiée.
** L'inscription est obligatoire pour la visite-atelier. Rendez-vous sur la page internet dédiée **https://haute-marne.fr/fr/deviation-rd-60-960/**

La concertation préalable s'est ouverte le 31 janvier. L'après-midi, une réunion dédiée aux élus a été organisée à la salle des fêtes d'Échenay, réunissant 21 participants. Le soir, une réunion publique d'ouverture était prévue. Après quelques minutes, et en accord avec les garants, celle-ci a été interrompue en raison des perturbations bruyantes en salle générées par la moitié des participants qui voulaient empêcher la tenue de la réunion, au détriment de l'autre moitié des participants venus pour débattre du projet (42 participants au total).

À la suite de cette perturbation, le Département de la Haute-Marne et les garants se sont réunis afin de déterminer les suites à donner à la concertation préalable et notamment aux réunions publiques. Il a ainsi été décidé :

- de maintenir les dates, horaires et lieux de l'atelier et de la réunion publique de clôture. La Département de la Haute-Marne n'a pas souhaité annuler les modalités en présentiel pour les remplacer par des modalités en distanciel, et ce afin de garantir une participation maximale en tenant compte de la fracture numérique,
- d'annuler, pour des raisons de sécurité, la visite de terrain prévue avant l'atelier, le 26 février,
- de rendre obligatoire l'inscription à la réunion publique de clôture du 11 mars (l'inscription avait initialement été rendue obligatoire pour l'atelier seulement),
- de communiquer par voie de presse sur cette modification du déroulement de la concertation préalable. Un article est paru à cet effet dans *le Journal de la Haute-Marne* le 23 février 2022. L'information a aussi été mise en ligne sur la page internet dédiée à la concertation le 15 février.

Le 9 février, une réunion dédiée aux agriculteurs s'est tenue à la salle Bellevue de Bure, en présence de 22 participants.

À l'issue de cette réunion, **le Département de la Haute-Marne a décidé d'organiser une seconde réunion dédiée aux élus et une seconde réunion dédiée aux agriculteurs** d'ici la fin de la concertation préalable.

Le samedi 26 février après-midi, un atelier de concertation était prévu à la salle Bellevue de Bure afin d'examiner dans le détail les 3 options de tracé. De la même manière que pour la réunion publique d'ouverture, l'irruption de perturbateurs dans la salle a entraîné l'arrêt de l'atelier au bout de quelques minutes et l'intervention des forces de l'ordre. Les agents du Département de la Haute-Marne ont poursuivi les discussions avec les participants souhaitant débattre afin de les informer des autres moyens d'expression sur le projet.

La concertation préalable s'est achevée le vendredi 11 mars, par 3 réunions. La première, dédiée aux agriculteurs, a rassemblé 3 participants. La deuxième, dédiée aux élus locaux, a rassemblé 2 participants. La troisième, la réunion publique, a pu se dérouler en présence de 7 participants.

Au total, 29 contributions ont été reçues, dont 7 via la page internet dédiée, 15 via le coupon T, le reste par mails.

3/ Principales contributions recueillies au cours de la concertation et réponses apportées par le Département de la Haute-Marne

Cette partie identifie les principales contributions, classées par thèmes, des participants à la concertation préalable, et ce quelle que soit la source de ces contributions (expressions pendant les rencontres, avis sur la page internet dédiée, coupons T, etc.). Cette partie présente aussi les réponses apportées par le Département de la Haute-Marne, à la fois pendant le temps de la concertation préalable, et à son issue. Les réponses apportées par l'Andra et les services de l'État sont également présentées.

Analyse générale des contributions sur les options de tracé

Les participants se sont positionnés sur les différentes options de tracé, ce qui était un des principaux objectifs de la concertation préalable. Le Département de la Haute-Marne s'est engagé dans la concertation sans exclure aucune option, mais en fournissant son appréciation générale de chacune des 3 options (page 27 du dossier de concertation).

Le Département de la Haute-Marne note que les critères les plus fréquemment mis en avant pour discriminer les options par les contributeurs à la concertation préalable (quel que soit le mode d'expression) sont les suivants :

- La consommation foncière / les acquisitions foncières : plusieurs contributeurs considèrent qu'il faut privilégier l'option de tracé consommant le moins de foncier, soit l'option 1,
- L'accessibilité aux commerces de Bure : plusieurs contributeurs estiment qu'il est indispensable de maintenir un accès facile à la supérette et à la station-service, et privilégient ainsi l'option 1,
- Le coût : plusieurs contributeurs souhaitent que l'option la moins onéreuse soit retenue, soit l'option 1,
- Le contournement de Saudron : certains contributeurs estiment qu'il est nécessaire pour préserver le cadre de vie de la commune de l'augmentation du trafic routier induite par le centre de stockage Cigéo, (options 2 et 3) tandis que d'autres estiment que cette augmentation est supportable au regard du trafic routier passé quand la RD 60/960 était une route nationale (option 1),
- La compatibilité avec les projets locaux : plusieurs contributeurs remarquent que le projet de déviation de la RD 60/960 doit prendre en considération le parc photovoltaïque projeté à Bure et la zone d'activités projetée Parc'Innov.

Il est à noter que le conseil municipal de Saudron a rappelé qu'il avait pris en mars 2021 une délibération s'opposant à l'option 2 telle que présentée à la concertation préalable : « *le conseil municipal s'oppose au principe de déviation «élargie» de Saudron envisagée par le Nord et par le Sud. Seule la déviation de proximité est acceptable dans la mesure où son tracé minimise l'impact de remaniement foncier et l'effet barrière (franchissement des voies difficile, desserte des commerces de proximité fortement détériorée) induit par les deux autres options vis-à-vis du village de Saudron* ».

Dans leur bilan, les garants demandent de « *Confirmer que les avis du public sur les trois options de tracé ont été entendus et préciser en conséquence sur quelles options les études seront désormais poursuivies* ».

Réponse du Département : de façon générale, le Département de la Haute-Marne a entendu une préférence pour l'option 1, qui présente le moins d'impacts. Plusieurs contributeurs ont néanmoins recommandé de prendre le temps d'évaluer l'opportunité de l'option 2 et/ou souligné ses atouts pour la préservation du cadre de vie de Saudron.

Le Département de la Haute-Marne poursuivra les études sur le projet de déviation de la RD 60/960 de la manière suivante :

- poursuite de l'étude de l'option 1 telle que présentée à la concertation préalable,

- réalisation de l'étude d'une option 2 bis, consistant en un contournement de Saudron par le nord, en une reprise du tracé de l'option 1 et sans contournement de la ferme du Cité. L'option 2 bis inclura un carrefour à niveau avec la RD 175,

- abandon des études de l'option 3.

Les autres sujets de débat et d'échange

L'origine des options de tracé présentées en concertation

Plusieurs participants ont demandé l'origine des 3 options de tracé proposées pour la concertation préalable. Quelques participants n'ont pas compris pourquoi des options autres que le contournement au plus court (option 1) étaient proposées. Il a aussi été demandé ce qu'il se passerait si la déviation de la RD 60/960 n'était pas réalisée.

Réponse du Département : la présentation de plusieurs options de tracé répond à deux exigences principales. La première est d'examiner des fonctionnalités additionnelles à une déviation « au plus simple » (option 1), comme le contournement de Saudron, et leurs incidences, afin d'identifier d'éventuelles opportunités pour le territoire. La seconde est de répondre aux attendus du code de l'environnement qui prévoit la justification d'un projet par rapport à des solutions de substitution.

S'il n'y a pas de déviation et si le projet Cigéo est réalisé, la RD 60/960 sera interrompue, avec un report du transit local dans les communes alentour. Le transit régional sera quant à lui reporté vers d'autres routes à grande circulation.

Le lien entre le projet de déviation de la RD 60/960 et le projet de centre de stockage Cigéo

Plusieurs participants ont estimé qu'il n'était pas pertinent d'organiser une concertation préalable sur le projet de déviation de la RD 60/960 tant que ce dernier n'était pas autorisé. Dans leur bilan, les garants reportent ce questionnement et demandent d'« *Apporter les clarifications nécessaires sur trois points relevant du maître d'ouvrage : [...] le calendrier envisagé pour les travaux* » et « *Clarifier les conditions d'interaction entre le projet Cigéo et le projet de déviation, notamment sur le calendrier respectif de l'engagement des travaux du projet de déviation et du processus d'autorisation de Cigéo* » (demandes de précision n°1 et n°5).

En lien avec le questionnement précédent, plusieurs contributeurs – notamment sur Internet - ont interrogé le calendrier de la concertation, jugé trop prématuré par rapport au processus d'autorisation du projet de centre de stockage Cigéo.

Réponse du Département : la concertation préalable a été organisée en tenant compte de contraintes externes (les procédures du projet de centre de stockage Cigéo et les élections nationales) et dans l'optique d'organiser une procédure de participation du public au moment le plus opportun, c'est-à-dire au début de la conception du projet, quand toutes les options sont encore sur la table.

Réponse de l'Andra : La libération du tracé de l'actuelle RD 960/60 est nécessaire pour l'engagement des aménagements sur l'emprise de la future zone descenderie du centre de stockage Cigéo. Avec les hypothèses de planning directeur du projet Cigéo à date, les travaux de déviation seraient réalisés pendant l'instruction du dossier de demande d'autorisation de création du centre de stockage Cigéo. Le projet de déviation de la RD960/60 comporte ses propres procédures d'autorisation décorrélées de celles du projet de centre de stockage Cigéo. Elles s'inscrivent dans un ordonnancement général des dossiers réglementaires établi par l'Andra, chaque maître d'ouvrage prenant en charge ses procédures et dossiers réglementaires.

Le périmètre de la réflexion sur les aménagements routiers

À plusieurs reprises, les participants ont appelé à un élargissement de la réflexion sur les aménagements routiers à réaliser dans la perspective de l'arrivée du centre de stockage Cigéo. Cette demande a notamment émané des réunions avec les élus locaux. Les sujets suivants ont ainsi été discutés :

- les aménagements à apporter sur le reste du linéaire de la RD 60/960 (par exemple pour le stationnement des poids lourds ou la traversée de certaines communes comme Thonnance-lès-Joinville),
- l'examen de l'opportunité d'un itinéraire routier sur un axe Chaumont-Germay-Saudron, de nature à faciliter les déplacements dans le département de la Haute-Marne,
- la demande de visibilité sur tous les aménagements routiers à l'étude dans la perspective de l'arrivée du centre de stockage Cigéo.

Dans leur bilan, les garants reportent ce questionnement et demandent de « *Préciser comment seront traitées les améliorations de desserte globales souhaitables à l'échelle du territoire, au-delà de la RD 60/960 et des opérations prévues par le projet de développement du territoire* » (demande de précision n°3).

> **Réponse du Département** : les améliorations de dessertes globales du territoire ont été définies dans le Projet de développement du territoire (PDT), dont le contenu a été défini en concertation avec les services de l'État, les collectivités (Région, départements, bloc communal), les opérateurs de la filière nucléaire et les représentants du monde économique local. Signé en octobre 2019, ce document prévoit un ensemble de projets et aménagements routiers pour répondre à l'accroissement du trafic routier induit par le centre de stockage Cigéo. La déviation de la RD 60/960 est un de ces aménagements, ainsi que les adaptations à apporter à la RD 60/960 entre le centre de stockage Cigéo et les routes nationales. La mise en œuvre de ces aménagements est suivie par le comité de pilotage du PDT, présidé par le Préfet coordonnateur pour Cigéo.

La desserte de Parc'Innov

La desserte de Parc'Innov et l'état d'avancement de ce projet de zone d'activités, où pourrait notamment être relocalisée l'entreprise Carbo France, ont été occasionnellement questionnés par les participants.

> **Réponse du Département** : Le projet de création d'une zone d'activités est en cours : un syndicat public a été créé par les deux Départements. Les 3 options de déviation de la RD 60/960 ne changent rien à la desserte de cette zone, qui serait accessible depuis la RD 175. L'option 2 ne prévoit pas de carrefour entre la déviation et la RD 175 : cette solution serait techniquement possible mais les terrassements nécessaires, importants, présenteraient vraisemblablement un impact environnemental fort et augmenteraient la consommation d'espaces.

L'aménagement de la sortie de Saudron

L'aménagement de la sortie est de Saudron a suscité plusieurs remarques, leurs auteurs rejetant la création d'un rond-point à l'intersection entre la RD 60 et la RD 175A.

> **Réponse du Département** : il n'y aura *a priori* pas de rond-point en sortie de Saudron car l'accès ouest à la zone descenderie de l'Andra ne sera pas très utilisé.

Le financement du projet de déviation

Aussi bien au cours des réunions que sur Internet, la question du financement a été récurrente. En particulier, les contributeurs considèrent que la déviation de la RD 60/960 doit, quelle que soit l'option retenue, être intégralement financée par l'Andra. L'Andra a indiqué au cours de la première réunion avec les agriculteurs (9 février 2022) qu'elle financerait intégralement le projet, à fonctionnalité équivalente, quel que soit le tracé retenu.

Dans leur bilan, les garants reportent ce questionnement et demandent d'« *Apporter les clarifications nécessaires sur trois points relevant du maître d'ouvrage : [...] les garanties de financement du projet dans les différentes options possibles* » (demande précision n°1).

> **Réponse du Département** : Selon l'article 12-4 de la convention du 5 octobre 2018, il est prévu que l'Andra finance à concurrence du remplacement de la fonctionnalité préexistante la réalisation de la déviation de la RD 60/960, dont le montant était alors estimé à 4,6 M€ TTC. La poursuite du projet suite à la concertation préalable impliquera donc, quelle que soit l'option retenue, de revoir les modalités de financement de la déviation de la RD 60/960. Le Département prend par ailleurs acte de la réponse apportée par l'Andra.

Le processus décisionnel

Les participants, notamment les élus locaux, ont demandé au Département de la Haute-Marne des précisions sur le processus décisionnel du projet de déviation de la RD 60/960.

Dans leur bilan, les garants reportent ce questionnement et demandent d'« *Apporter les clarifications nécessaires sur trois points relevant du maître d'ouvrage : les modalités de la prise de décision pour le projet définitif [...]* » (demande précision n°1).

> **Réponse du Département** : à l'issue de la concertation préalable, le Département de la Haute-Marne décidera des suites à donner au projet. Les études d'avant-projet pourront alors commencer. Une fois celles-ci terminées, les assemblées des deux conseils départementaux délibéreront une nouvelle fois afin d'arrêter l'aménagement retenu et son enveloppe financière estimative.

La prise en compte de l'artificialisation dans la planification locale

La prise en compte de l'artificialisation a donné lieu à des remarques des collectivités, qui craignent que la consommation foncière de la déviation n'ait un impact sur les quotas d'artificialisation des sols qui s'appliquent aux collectivités locales, et donc n'empêche le développement de projets locaux.

Dans leur bilan, les garants reportent ce questionnement et demandent de « *Faire confirmer ou préciser par les services de l'État comment le caractère national du projet Cigéo (et du projet de déviation qui lui est lié) sera pris en compte pour l'application des règles relatives à l'objectif de réduction de l'artificialisation des sols et celles relatives aux échanges de terres agricoles* » (demande de précision n°4).

> **Réponse du Département** : d'après les éléments de réponse fournis par l'État au Département de la Haute-Marne les 10 mars 2022 et 3 mai 2022, la consommation foncière du projet de centre de stockage Cigéo et des projets connexes qu'il rend nécessaire, ainsi que de la déviation, sera directement décomptée de l'enveloppe régionale et ne sera pas répercutée au niveau local dans les SCoT et PLU(i). Les projets de développement locaux ne seront donc pas affectés par cette consommation foncière.
>
> Par ailleurs, dans le cadre de la révision du SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) de la région Grand Est, le Département de la Haute-Marne a demandé, par un courrier adressé au Président de région le 28 avril 2022, à ce que le projet Cigéo fasse l'objet d'un traitement dérogatoire compte tenu de sa dimension dépassant le cadre local. En effet, en raison de sa temporalité et de sa raison d'être au plan national, ce projet ne peut pas être traité de la même manière qu'un projet d'aménagement standard.

L'impact sur le foncier

Plusieurs contributeurs ont demandé le nombre d'exploitants agricoles concernés par les différentes options de tracé. Il a aussi été demandé que le règlement national sur les échanges de terrains agricoles soit appliqué plutôt que le règlement local, car il s'agit d'un projet national. Il a enfin été demandé de fournir une vision globale de la consommation foncière induite par le projet de centre de stockage Cigéo et par tous les aménagements liés.

Dans leur bilan, les garants reportent ce questionnement et demandent de « *Faire rappeler par l'Andra un éclairage global sur les consommations foncières liées au projet Cigéo et aux projets connexes qu'il rend nécessaires, pas seulement au projet de déviation* » (demande de précision n°6).

> **Réponse du Département** : 3 exploitants seraient concernés par l'option 1, 11 exploitants par l'option 2 et 15 exploitants par l'option 3. La surface exacte de consommation foncière du projet de déviation de la RD 60/960 sera précisément évaluée sur la base de l'option retenue à l'issue des études d'avant-projet.
>
> **Réponse de l'Andra** : les données relatives aux consommations foncières sont précisées dans le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du centre de stockage Cigéo. Ces consommations foncières s'élèvent à 665 ha pour le projet de centre de stockage Cigéo (hors emprises des verses en tranche 3 de la zone puits représentant 56 ha) et 62 ha pour les projets connexes. La consommation foncière du projet de déviation de la RD 960/60 a été estimée à 10 ha en calculant la moyenne des surfaces foncières estimées pour les options 1 (tracé de proximité) et 2 (tracé élargi au nord).
>
> La pièce 6 du dossier d'enquête publique de l'Andra intitulée « Étude d'impact du projet global Cigéo » détaille les surfaces impactées par les consommations foncières induites par le projet de centre de stockage Cigéo et les projets connexes (tableaux 3-1 et 3-2 du §3.3 et §8 [volume 04]). Dans les tableaux présentés, les emprises des verses en tranche 3 de la zone puits (56 ha) sont intégrées dans le calcul global.

Le captage d'eau potable d'Échenay

Plusieurs contributeurs ont remarqué que le tracé de l'option 3 interceptait le périmètre du captage d'eau potable d'Échenay, et demandé si ce paramètre avait été pris en compte par le Département de la Haute-Marne dans ses études.

Réponse du département : dans le cadre des études préliminaires, le Département de la Haute-Marne a sollicité l'Agence régionale de santé (ARS) qui a désigné un hydrogéologue. Ce dernier a été missionné pour évaluer les impacts de l'option 3 sur le périmètre de captage du SIAEP d'Échenay. Celui-ci a identifié des prescriptions pour les travaux, pour le suivi et pour l'alerte aux secours en cas d'accident routier.

La prise en compte des besoins agricoles

Les agriculteurs, en particulier, ont demandé la réhabilitation d'un chemin au sud de la zone descenderie, afin d'éviter des détours pour contourner la zone descenderie et de délester la RD 60/960 de la plupart des circulations agricoles. Les agriculteurs notent que les chemins pour réaliser ce contournement sud sont déjà existants mais qu'ils nécessitent des aménagements. L'Andra a rappelé que cette demande avait déjà été portée dans d'autres réunions et qu'elle serait réalisée dans le cadre du projet de centre de stockage Cigéo. Plusieurs agriculteurs ont par ailleurs souhaité avoir la confirmation que le profil de la déviation serait compatible avec le gabarit des engins agricoles.

Pour la poursuite du dialogue, les acteurs locaux ont fait plusieurs suggestions. Pour la profession agricole, il a été proposé au Département de s'appuyer sur la Chambre d'Agriculture pour diffuser l'information aux agriculteurs et d'avoir des échanges directs avec les propriétaires, notamment pour les rétablissements (les participants ne s'étant pas précisément positionnés, au cours de la concertation préalable, sur l'opportunité des différents rétablissements). De façon générale, il a été demandé au Département de revenir vers les participants à la concertation pour leur présenter les suites données au projet.

Réponse du Département : le profil de la déviation sera identique au profil de la route existante. La route, large de 6,50 mètres dans chaque sens (3,25 mètres pour la chaussée, 2,75 mètres pour l'accotement) sera compatible avec la circulation d'engins agricoles larges. Le Département de la Haute-Marne prend acte de la réponse de l'Andra sur le contournement sud de la zone descenderie.

Le Département de la Haute-Marne prend note des suggestions pour la poursuite du dialogue avec la profession agricole, et de la demande d'information sur les suites données au projet (voir partie 4 du présent document).

Autres points

Le positionnement de la zone descenderie du centre de stockage Cigéo a été interrogé par une participante. L'Andra a rappelé que l'implantation de cette zone résultait de choix passés, notamment la demande d'avoir un équilibre entre les consommations de terrains agricoles et de parcelles forestières, et d'avoir une zone implantée sur les deux départements (Meuse et Haute-Marne)

Il a été demandé à l'Andra de donner au territoire une vision globale sur le projet de centre de stockage Cigéo et ses composantes connexes. L'Andra a rappelé que le projet global Cigéo avait été présenté dans son intégralité dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Le dossier d'enquête intégrait en particulier une étude d'impact globale, couvrant le projet de stockage lui-même, intégrant les zones de surface, la zone souterraine, l'installation terminale embranchée, la liaison intersites et les plateformes des piézomètres, ainsi que toutes les opérations portées par d'autres maîtres d'ouvrages comme le raccordement électrique, le raccordement en eau potable, les opérations des producteurs, la ligne 027 000 et la déviation de la RD 60/960.

4/ Réponses aux recommandations des garants portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants

Recommandation n°1 : Traiter les questions reçues sur le site internet durant la concertation pour y apporter les réponses utiles.

Réponse du Département : Le présent document rassemble dans la partie 3 toutes les réponses apportées par le Département de la Haute-Marne aux contributions recueillies au cours cadre de la concertation préalable.

Recommandation n°2 : Mettre en œuvre les décisions présentées en réunion de clôture par le Conseil départemental pour poursuivre la concertation jusqu'à l'enquête publique :

- laisser ouverte la page internet dédiée au recueil des questions et des avis du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de déviation,
- poursuivre la démarche d'une concertation spécifique avec les élus et les agriculteurs du secteur, notamment les plus proches des tracés possibles, tout au long des études du projet,
- organiser une nouvelle séquence de concertation en présentiel, avant le choix définitif du tracé, sur les évolutions du projet et l'option susceptible d'être finalement retenue.

et

Recommandation n°3 : En lien avec cet engagement, définir et rendre publics pour la poursuite de la concertation des modalités et un calendrier inspirés des principes régissant les concertations préalables. En particulier, porter attention aux conditions à réunir pour atteindre trois objectifs : un nouvel atelier de travail sur les critères de comparaison des options de tracé et de choix définitif, des échanges prioritairement en présentiel avec le public, et une gestion interactive du site internet (synthèse régulière des contributions et des avis du public, réponse rapide aux questions posées).

Réponse du Département : Le Département de la Haute-Marne propose la poursuite du dialogue sur le projet de déviation de la RD 60/960 selon ces recommandations.

Le Département reviendra vers les publics, une fois les études d'avant-projet finalisées afin de présenter les résultats de l'examen des options de tracé, et ce en amont de la délibération des assemblées départementales de Haute-Marne et Meuse pour acter le tracé retenu.

Les modalités de dialogue en présentiel seront privilégiées sous réserve que les conditions de sécurité soient réunies. Elles seront indiquées sur la page internet dédiée, par mail pour les personnes ayant accepté de laisser leurs coordonnées et via une information aux mairies concernées.

Recommandation n°4 : Prévoir dans le dossier mis à l'enquête publique un document qui retrace l'évolution du projet selon les avis et les propositions du public et justifie clairement les choix qui en auront résulté, notamment lorsque l'attente du public n'a pas été satisfaite.

Réponse du Département : Le dossier d'enquête publique intégrera, en complément du bilan des garants et du présent document, un document faisant le bilan de toutes les étapes de participation du public sur le projet de déviation de la RD 60/960. Il rappellera l'historique du projet et de toutes les étapes de dialogue (incluant la concertation préalable).

5/ Appréciation générale de la concertation préalable

La concertation préalable a 3 objectifs principaux :

- permettre au public de se forger et d'exprimer son point de vue sur un projet en lui apportant l'information la plus précise,
- enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés par le public,
- éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner à son projet.

Le Département de la Haute-Marne considère que, pour la concertation préalable sur le projet de déviation de la RD 60/960, ces objectifs ont été atteints, et ce en dépit des difficultés rencontrées au cours de la concertation (voir paragraphe suivant). **Les contributions recueillies amènent le Département de la Haute-Marne à tenir compte de premières modifications pour la poursuite des études.**

Au regard des contributions des participants, du bilan des garants et de sa propre analyse de la concertation préalable, le Département de la Haute-Marne considère que le choix d'organiser cette concertation préalable au plus tôt dans la vie du projet était opportun afin de **garantir au public un droit effectif à l'information et à la participation.**

Le Département de la Haute-Marne ne peut que regretter que 2 des 3 rencontres publiques aient dû être interrompues, ce qui a empêché une partie des participants, quel que soit leur avis sur le projet, de questionner le maître d'ouvrage et de faire part de leur contribution. Le Département s'est efforcé d'encourager la participation du public au travers d'autres moyens, bien que conscient de leurs limites par rapport à des rencontres publiques, et a tenu à maintenir des modalités en présentiel, plutôt que d'opter pour des modalités numériques qui auraient probablement entravé fortement la participation du public.

Quoi qu'il en soit, le Département de la Haute-Marne retient l'importance de poursuivre le dialogue sur le projet de déviation de la RD 60/960, sous des formes qui restent à définir avec les publics.

Haute Marne le Département

AGENCE NATIONALE POUR LA GESTION DES DÉCHETS RADIOACTIFS
1-7, rue Jean-Monnet
92298 Châtenay-Malabry cedex
www.andra.fr

© Andra • 2025 • Conception-réalisation : www.kazoar.fr • Crédit illustration : Andra