

Les aménagements ferrés de CIGÉO

Fiche n°3

Contexte

Le choix d'un acheminement sans rupture de charge¹ des déchets nucléaires par la voie ferroviaire est un produit de sortie du débat public de 2013 sur le projet Cigéo.

« La décision prise par l'ANDRA de réactiver une liaison ferroviaire s'inscrit dans le cadre des conclusions du débat public de 2013. La réactivation de cette ligne permettra d'assurer, une fois la construction du Cigéo achevée, l'acheminement des colis par voie ferrée plutôt que par la route, pour éviter les ruptures de charge et réduire le trafic PL. À plus court terme, elle doit permettre d'acheminer, après la délivrance de l'autorisation de création, les matériels et matériaux nécessaires à la construction de Cigéo. »²

La réactivation de cette liaison ferroviaire suppose deux actions :

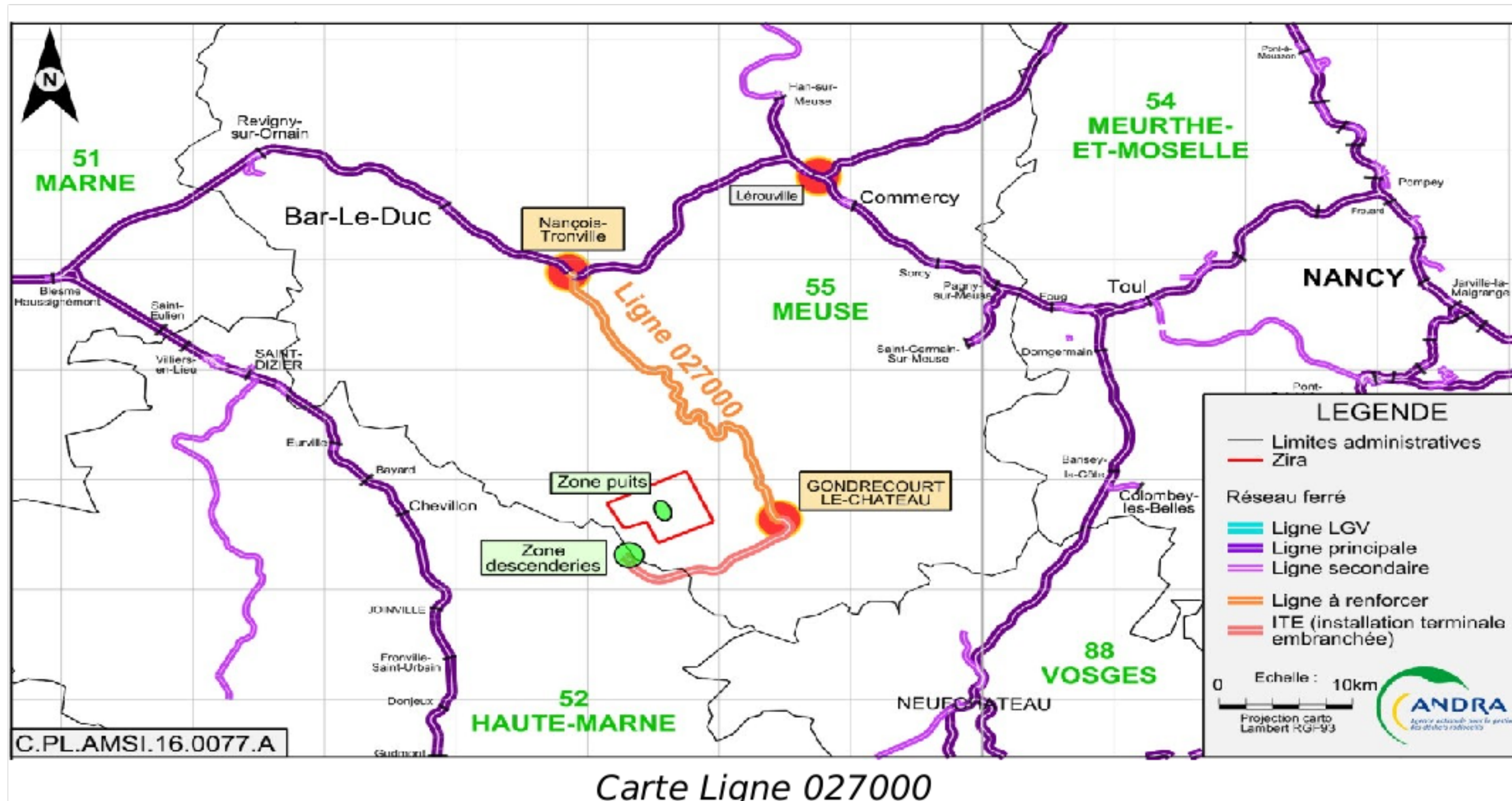
- **La remise en circulation d'une ligne ferrée existante du réseau ferré national, la ligne 027000** , depuis la gare de Nançois-Tronville jusqu'à Gondrecourt-le-Château, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. La gare de Nançois-Tronville étant sur la ligne SNCF Paris-Vitry-le-François-Bar-le-Duc-Nancy cette liaison donnera accès à tout le réseau ferré français depuis Gondrecourt-le-château (voir carte ci-dessous)
- **La création d'une installation terminale embranchée** (ITE) depuis Gondrecourt-le-Château jusqu'à la zone descenderie, sous maîtrise d'ouvrage de l'ANDRA.

La ligne 027000

Le réaménagement de la ligne 027000 depuis la gare SNCF de Nançois-Tronville jusqu'à Gondrecourt le château consiste dans la réhabilitation d'une voie unique de 36 km qui permet de rejoindre la ligne existante Paris-Vitry-le-François-Bar-le-Duc-Nancy. Elle comporte 56 passages à niveau et traverse les villages et villes de Velaines, Menaucourt, Naix-aux-Forges, Saint-Amand, Tréveray, Laneuville, Saint-Joire, Demange-aux-Eaux, Houdelaincourt, Abainville et Gondrecourt-le-Château. Cette ancienne voie ferrée dessert la vallée de l'Ornain.

1 Une rupture de charge est le fait de transférer un colis d'un véhicule à un autre. Ici, cela signifie que du point de départ à l'arrivée les déchets utiliseront un véhicule unique pour leur acheminement.

2 Extrait du PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE POUR L'ACCOMPAGNEMENT DE CIGÉO datant du 8 juillet 2019



La ville de Ligny-en-Barrois serait contournée :

« l'étude de faisabilité préalable au réaménagement de la voie ferrée réalisé par la sncf réseau intégrera les conditions de libération de l'emprise nécessaire pour permettre le contournement du centre ville de Ligny-en-Barrois »³.

Cette action de contournement est un préalable au contournement routier de la ville. Concernant la voie ferrée, les travaux consisteront principalement dans le renouvellement de voies et ballastes et la suppression/remplacement de quelques passages à niveau

L'Installation Terminale Embranché (ITE)

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

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

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

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

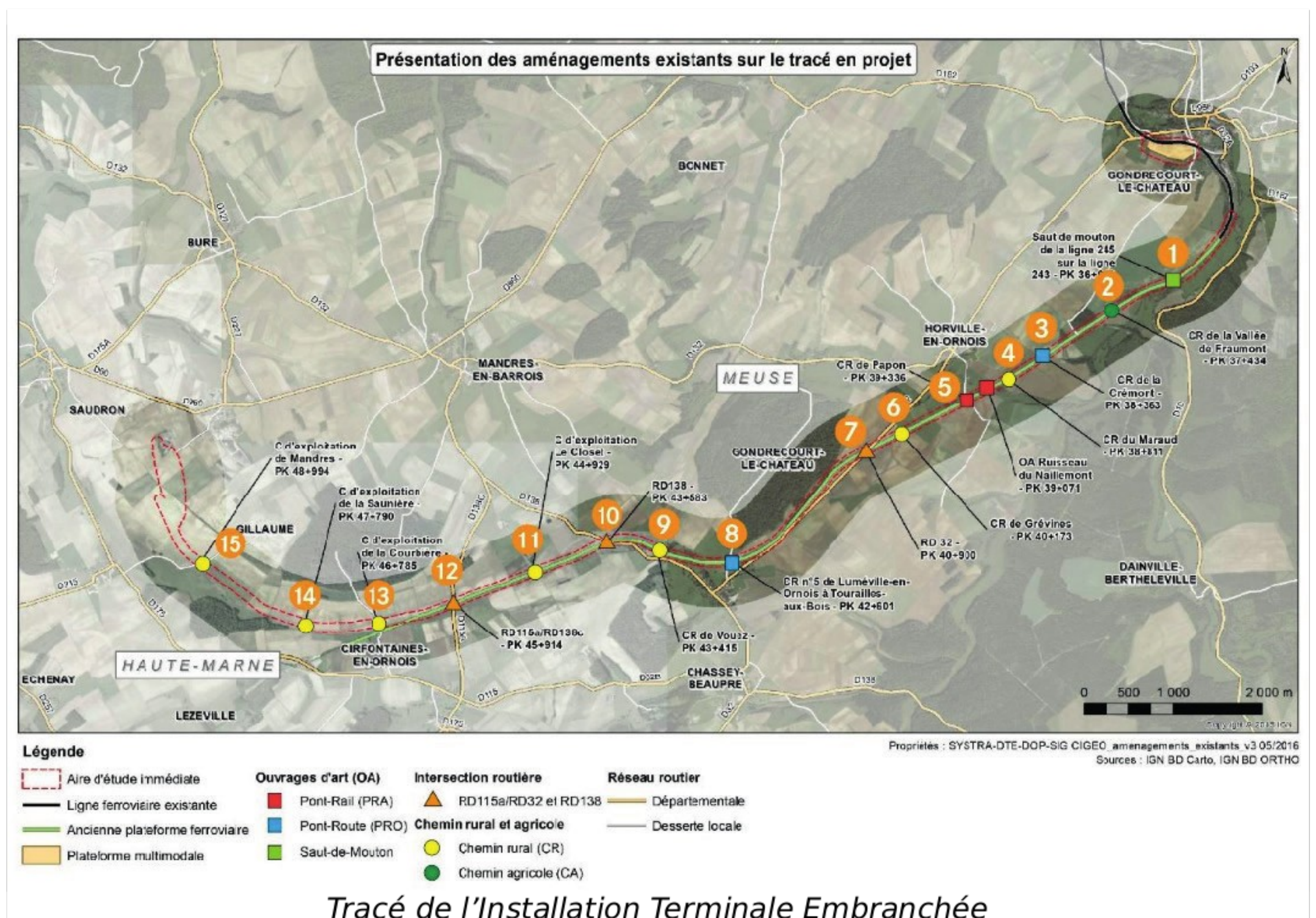
- 4 km de section nouvelle, de Cirfontaines-en-Ornois à Saudron.

³ Extrait du PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE POUR L'ACCOMPAGNEMENT DE CIGÉO datant du 8 juillet 2019

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

Ci dessous une carte du tracé de l'ITE. On y trouve des repères de 1 à 15 correspondant à des zones de travaux spécifiques du par exemple à des croisements avec des routes. Ces repères sont classés en trois catégories par l'Andra⁴ selon les modifications à apporter aux infrastructures existantes :

1. modifications faibles
2. modifications importantes
3. modifications importantes avec plusieurs possibilités envisagées



Modifications faibles

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

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

4 À partir du document concertation post débat public sur l'ITE

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

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

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

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

Modifications fortes

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

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

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

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

Repères 13 et 14 : création d'une voie latérale au nord et rétablissement de la continuité de la voie latérale au sud de l'ITE : pour permettre un maintien de l'accès aux chemins et aux parcelles agricoles, il est prévu de créer une voie latérale au nord de l'ITE et d'assurer la continuité du tracé du chemin situé au sud de la voie

ferrée. Deux passages à niveau sécurisés seraient créés.

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

Modifications fortes avec plusieurs solutions envisagées

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

Deux solutions ont été proposées :

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

Avis des participants à la concertation public : préférence pour le rétablissement de la RD 32 (solution 1)

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

Rappelons que l'ancienne gare de lumeville est un lieu emblématique dans la lutte contre le CIGEO où se déroulent de nombreux événements contre la poubelle nucléaire.

- solution n°1 : contourner l'emprise de l'ancienne gare de Luméville-en-Ornois par le nord, avec modification du tracé de la RD 138, la création d'un ouvrage d'art pour le rétablissement de la RD 138 et la création d'un passage à niveau pour le rétablissement du chemin rural de Vouez, ayant un impact sur une zone humide dans le secteur et de possibles problèmes pour l'acquisition du foncier ;

- solution n°2 : s'inscrire sur la plate-forme existante traversant l'emprise de l'ancienne gare de Luméville-en-Ornois (avec possibles problèmes d'acquisition mais sans effet sur la zone humide) avec un rétablissement de la RD 138 plus court et fluide par rapport à la solution n°1 ;

- solution n°3 : opter pour un passage de l'ITE au sud de l'ancienne gare, avec des terrassements plus importants et la création de deux ouvrages d'art au lieu d'un pour les deux premières solutions.

Avis des participants à la concertation public : préférence pour la traversée de la gare de Luméville-en-Ornois (solution 2)

Autres caractéristiques de l'ITE :

- absence de clôture et de barrières pour les passages à niveau :

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

- maintien de la plupart des traversées agricoles ;

- adaptation des dispositifs de **gestion des eaux** dans le secteur de Gillaumé et Cirfontaines-en-Ornois :

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

Fréquence des trains

Les objectifs de ces infrastructures sont :

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

La voie ferrée servira dans un premier temps au transport de matériaux de construction pour le Cigéo. L'ampleur du chantier du CIGEO, laisse imaginer le flux de matériaux, la poussière, les nuisances sonores pour les riverains, ... Y aura t-il encore des personnes pour vivre dans ces villages qui jouxtent la voie ferrée ? Avec le début de l'exploitation du Cigéo, ce sera le tour de l'acheminement de colis HA et MA-VL. Les rapports de l'ANDRA rendent compte du trafic :

« les colis primaires de déchets HA et MA-VL transiteraient essentiellement par l'intermédiaire de convois nucléaires ferroviaires depuis les sites des producteurs, où ils sont entreposés, jusqu'à Cigéo, pour leur mise en stockage définitive. (...) les convois ferroviaires seraient acheminés de manière progressive au début de la tranche 1 pour totaliser moins d'une centaine de trains. Le flux représenteraient de l'ordre de 5 trains par an lors des premières années, puis de l'ordre d'une ou deux dizaines par an jusqu'en 2036. Ces convois transporteraient des colis primaires de déchets essentiellement MA-VL et HA0. En tranche d'exploitation courante, les flux de trains s'intensifieraient pour atteindre un maximum d'une soixantaine de trains dans les décennies 2050-2060, soit une moyenne d'environ 5 trains par mois. »⁵

Ces colis viendront principalement du Bugey, Gadarache, la Hague, Marcoule et Valduc, ces tristes noms de l'industrie électro-nucléaire. Ils traverseront le territoire avec tous les risques que cela comporte. Et que nous vivons déjà chaque jour dès qu'un convoi déplace de la radioactivité... Comment penser qu'il n'y aura pas d'impact pour le vivant avec tout ce remue ménage ?

Mais restons sur les chiffres. Un train contient en moyenne 7 wagons. Un wagon contient 30 colis. Cela nous donne 210 colis par train en moyenne. Aussi, au plus fort du trafic : 60 trains de 210 colis par an, c'est à dire 12 000 colis par an.

5 À partir des Données d'entrée pour les acteurs du territoire . p.109 à 111

FLUX DE TRAINS DES COLIS PRIMAIRES DE DÉCHETS RADIOACTIFS



Acheminement des conteneurs de stockage :

« Par ailleurs, les installations de Cigéo recevraient des conteneurs de stockage produits à l'extérieur et dont l'acheminement serait effectué par voie ferrée et par voie routière via des camions. (...) Une soixantaine de convois ferroviaires devrait transporter les conteneurs de stockage sur les six années de la tranche 1 et plus de 2 200 convois sont estimés lors des 66 années des tranches suivantes. l'acheminement ferroviaire des conteneurs de stockage devrait intervenir également sur les 68 dernières années de l'exploitation courante. »

Concertation publique

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

Sources

Données d'entrée pour les acteurs du territoire (juin 2016)

Projet de développement du territoire pour l'accompagnement de Cigéo (8 juillet 2019)

Bilan andra de la concertation post-débat public sur Cigéo – thème transport/bilan de la concertation sur l'installation terminale embranchée – mars à juin 2018