



Atelier de concertation – Installation terminale embranchée (ITE)

Mardi 29 mai 2018, séance du matin

COMPTE RENDU INTEGRAL

Ordre du jour de la séance

1. Organisation et objectifs de la journée
 2. Point Cigéo et feuille de route concertation : quelques rappels
 - 2,1 Nouvelle phase de concertation sur l'insertion environnementale et territoriale du projet
 - 2,2 Projet Cigéo à terminaison : vue générale
 3. Infrastructures de transport en lien avec Cigéo
 - 3,1 Présentation des infrastructures
 - 3,2 Infrastructures routières
 - 3,3 Infrastructures ferroviaires
 4. L'ITE
 - 4,1 Démarches déjà engagées avec le territoire
 - 4,2 Poursuite des études
 - 4,3 Présentation détaillée du tracé et des aménagements
 - 4,4 Visite en bus
 - 4,5 Concertation
- Temps d'échange
Conclusion

1. Organisation et objectifs de la journée

Pauline Fournier : Bonjour et bienvenue à cet atelier de concertation, qui fait suite à la réunion de lancement organisée en avril. Elle a lancé le thème des infrastructures de transports pour Cigéo. Aujourd'hui, nous nous focaliserons plus spécifiquement sur l'Installation Terminale Embranchée, dont l'Andra sera maître d'ouvrage. Cette installation reliera le site de Gondrecourt au site de réception des colis.

L'objectif de la journée est double :

- informer sur le projet de création de l'ITE (Installation Terminale Embranchée) ;
- échanger sur les différentes options d'aménagement pour cette installation.

Nous vous proposons de revenir sur ce que nous vous avons présenté lors de la réunion de lancement puis de vous présenter l'ITE. Ensuite, nous nous rendrons sur le terrain en bus pour longer l'ancienne ligne de chemin de fer et pointer les différentes contraintes existant sur le site.

En début d'après-midi, nous travaillerons sur les aménagements en table ronde. Le contenu de ces échanges fera l'objet d'une restitution en fin de journée.

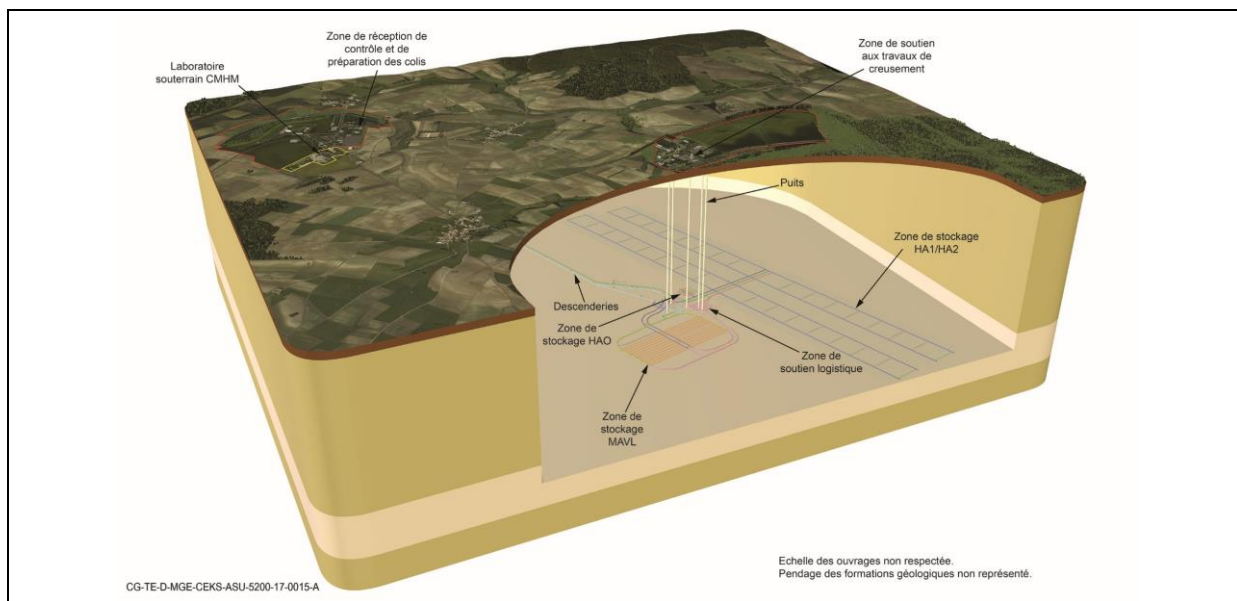
2. Projet Cigéo et feuille de route concertation : quelques rappels

2,1 Nouvelle phase de concertation sur l'insertion environnementale et territoriale du projet

Pauline Fournier : Nous avons lancé cette année plusieurs sujets de concertation. Aujourd'hui, nous nous retrouvons sur le thème des infrastructures de transport. Nous avons également engagé un atelier sur le Cycle de l'eau.

Dans la deuxième partie de l'année, nous aborderons l'énergie et les aménagements du cadre de vie autour de Cigéo. Nous organiserons également des conférences d'informations sur la santé. Tous ces ateliers sont ouverts à tous. Pour participer, il suffit de s'inscrire.

2,2 Projet Cigéo à terminaison : vue générale



Pour ceux qui n'auraient jamais vu ce à quoi ressemblerait Cigéo, la vue 3D représente le site après un peu plus de 100 ans d'exploitation. Le site comprendrait deux zones de stockage situées à 500 mètres de profondeur : une zone consacrée aux déchets de moyenne activité/vie longue et une zone consacrée au stockage déchets de haute activité (issus principalement du retraitement des combustibles usés des centrales nucléaires).

En surface se situerait une zone d'appui aux travaux souterrains. Cinq puits permettraient de relayer la surface et le fond. Ils seraient dédiés au transfert du personnel, des matériaux et à l'extraction d'air. La zone mesurerait environ 90 ha, auxquels il faut ajouter 180 ha destinés au stockage des verses (roche excavée du fond). Une partie de cette roche serait utilisée pour refermer l'ouvrage.

À quelques kilomètres serait installée la future zone de réception des colis. Pour se rendre dans l'installation souterraine, une descenderie (pente douce) serait équipée d'un funiculaire pour acheminer les colis et une autre descenderie servira au service. Au total, le site couvrirait 280 ha.

La zone de stockage se situerait dans la ZIRA (zone d'intérêt pour la reconnaissance approfondie), définie par les scientifiques et le territoire comme la zone la plus adéquate pour du stockage géologique profond. À quelques kilomètres seraient localisés le laboratoire souterrain et la zone de réception des colis.

L'ITE serait installée en surface majoritairement sur la commune de Gondrecourt. L'objectif est de permettre au train de rejoindre directement le site afin d'éviter toute rupture de charge. De plus, des aménagements seront nécessaires pour relier les deux zones de surface.

Comme des options restent encore ouvertes, c'est la raison pour laquelle vous êtes conviés à ces ateliers de concertation.

3. Infrastructures de transport en lien avec Cigéo

Laurence Richard : Bonjour à tous et à toutes. Je souhaite vous présenter un résumé de la réunion de lancement de concertation des infrastructures de transport qui s'est déroulée le 17 avril dernier. Nous nous focaliserons progressivement sur l'ITE.

3,1 Présentation des infrastructures

Deux natures d'installations de surface sont indispensables : les infrastructures routières et les infrastructures ferroviaires. Elles serviront à la construction puis à l'exploitation de Cigéo pendant une période d'environ 100 ans.

3,2 Infrastructures routières

Les flux routiers seront prédominants pendant la période de construction, alors que les flux ferroviaires seront plus nombreux en période d'exploitation. En effet, les colis de déchets radioactifs seront acheminés par train avant d'être entreposés dans le stockage géologique.

La première infrastructure routière impactée par le projet serait la RD 60/960 entre Saudron et Mandres. Actuellement, elle passe sur le futur périmètre de la descenderie. Si le projet aboutit, la route devra être déviée. À ce titre, une convention est en cours pour désigner le maître d'ouvrage qui portera ce projet et soumettra le dévoiement de cette route à la concertation.

La liaison intersites privée Andra permettra de relier la zone puits à la descenderie. Elle servira au transport du personnel et à la circulation des camions, afin de leur éviter d'emprunter les routes départementales. La concertation a déjà été engagée par l'Andra sur la liaison intersites. Nous avons déjà procédé à des choix et la concertation sera finalisée cette année avec les acteurs du territoire concernés.

Parallèlement, certaines routes départementales devront potentiellement être renforcées. Ces modifications seront portées par les territoires en tant que tels.

3,3 Infrastructures ferroviaires

Une ligne ferroviaire partira de la ligne Strasbourg/Paris (réseau ferré national), auquel s'ajoute le tronçon Nançois-Tronville/Gondrecourt-le-Château (36 kilomètres). En revanche, la ligne ITE (14 kilomètres) appartiendra à l'Andra.

Historiquement, avant le débat public de 2013, le SIDT (Schéma Interdépartemental de Développement du Territoire) a lancé une étude pour savoir comment les colis de déchets radioactifs pourraient être acheminés sur le futur site de stockage.

Différents scénarios ont été étudiés : voie routière uniquement, voie ferroviaire uniquement et acheminement mixte. Cette dernière option implique une rupture de charge (nécessité de décharger les colis des trains pour les acheminer par camions vers Cigéo).

De manière pragmatique, réaliste et faisable, trois scénarios ont été retenus :

- voie ferroviaire située à l'Est, puis rupture de charge pour acheminer les colis par camion vers le site ;
- voie ferroviaire située à l'Ouest, puis rupture de charge pour acheminer les colis par camion vers le site ;
- voie ferroviaire sans rupture de charge (acheminement des colis par train jusqu'au site de stockage).

Ces trois options ont été soumises à la concertation des différents acteurs du territoire lors du débat public de 2013. Ce dernier a fait apparaître les points suivants :

- « *Le débat public a clairement fait ressortir la préférence du public pour le scénario 3, avec prolongation de la voie ferrée jusqu'au centre de stockage, sans rupture de charges* » ;
- « *Nombre d'intervenants s'inquiètent de l'intensité des trafics routiers générés par le chantier, avec les nuisances correspondantes* » ;
- « *La possibilité de recourir aux voies navigables a été proposée par l'établissement public VNF, mais elle supposerait une rupture de charges* ».

Sur la base de ces éléments, la décision de retenir une desserte ferroviaire embranchée à Cigéo a été arrêtée. L'objectif de cette desserte sera double, car elle servira autant que possible au transport des matériaux pendant la construction de Cigéo, afin de répondre aux inquiétudes sur le trafic formulées pendant le débat public.

La ligne Nançois-Tronville/Gondrecourt-le-Château mesure 36 kilomètres. Elle n'est plus utilisée depuis 2014. Réseau Ferré de France portera la concertation dans les prochains mois. Vous serez donc informés des dates de réunion.

Le tracé entre Gondrecourt-le-Château et la future descenderie de Cigéo empruntera une ancienne voie ferrée sur un tronçon de 10 kilomètres. Les quatre derniers kilomètres seront bâtis à neuf pour rejoindre Cigéo. L'Andra sera le maître d'ouvrage et le propriétaire de cette future voie ferrée.

4. L'ITE

Frédéric L'Honneur : Je vous propose de parcourir le projet et de revenir sur la manière dont nous avons procédé pour parvenir à ce que nous vous présentons aujourd'hui (tracés, rétablissement des voies interrompues par l'ouvrage). En effet, certains chemins et routes seront potentiellement modifiés sur le territoire.

4,1 Démarches déjà engagées avec le territoire

Pour étudier ce projet de création d'ITE, l'Andra a missionné en février 2015 une maîtrise d'œuvre spécialisée dans les infrastructures ferroviaires et routières : SYSTRA. Le directeur de projet nous accompagne aujourd'hui, il sera donc en mesure de répondre à vos questions.

Une première concertation avec le territoire en 2015/2016 a été organisée durant les études d'avant-projet. Cette concertation avec les institutions et élus des territoires (maires des communes, élus des deux CODECOM et représentants des départements concernés par ce projet).

Ces échanges ont permis d'alimenter notre réflexion sur les principes proposés dans le rétablissement des voies interrompues par l'ITE, à savoir les chemins ruraux, les chemins d'exploitation et les routes départementales.

Avant de déposer nos dossiers, nous avons discuté avec la DREAL, la DDT, l'ARS (organismes représentés aujourd'hui dans la salle). Lors des réunions d'échanges, nous avons obtenu des avis préliminaires, lesquels ne présagent en rien des décisions qui seront prises quand nous déposerons les dossiers réglementaires (DUP, Loi sur l'eau). Ces échanges ont permis d'alimenter les études d'avant-projet et de parvenir au stade actuel qui nous permet de proposer aujourd'hui une présentation assez exhaustive.

Pour alimenter cette étude d'avant-projet, nous avons dû mener un diagnostic sur les éléments existants sur le territoire (ouvrages d'art, ponts, buses). Grâce à ce diagnostic, nous avons pu constater l'état de ces ouvrages, comment nous pourrions les réutiliser et si certains devaient être repris.

Nous avons également étudié la problématique du tracé, sachant que nous étions contraints par la réutilisation d'un tronçon existant de 10 kilomètres et la position déjà arrêtée de la zone de descenderie. Nous sommes donc contraints pour les derniers kilomètres de voies nouvellement créées, car il faut assurer la jonction entre la ligne ferroviaire et la descenderie.

Le rétablissement des voies interrompues a pu être réalisé au travers des différentes réunions organisées avec les élus et les agents départementaux.

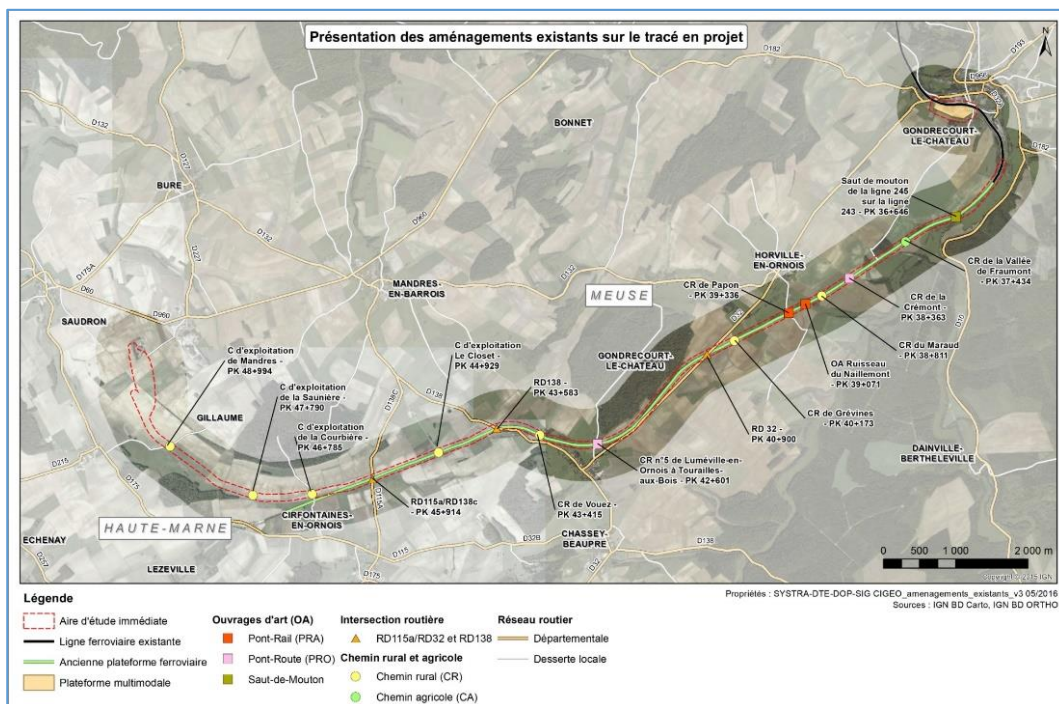
4,2 Poursuite des études

À ce jour, les études menées demeurent au stade d'avant-projet. La prochaine étape sera la phase de projet. Elle correspond à la constitution du dossier de définition permettant de consulter les entreprises. De fait, les études plus détaillées (étude de projet) ne seront engagées qu'au terme des actions suivantes :

- intégration des recommandations de l'hydrogéologue agréé mandaté par l'Agence Régionale de la Santé (ARS) : échéance prévisionnelle fixée à septembre 2018 à l'issue d'une campagne d'essais de traçage portant sur l'écoulement des eaux souterraines en cours (injection de traceurs fluo dans les cours d'eau) ;

- intégration des adaptations de tracé pour intégrer les modifications d'organisation au sein de la zone Descenderie de Cigéo : échéance prévisionnelle fixée à septembre 2018 à l'issue des études modifiant l'implantation du terminal Fret au sein de la zone Descenderie en cours ;
- prise en compte de vos avis et observations à l'issue de la présente concertation.

4,3 Présentation détaillée du tracé et des aménagements



Cette vue globale du tracé a été définie à la fin de la phase d'avant-projet. Elle ne comprend ni les éventuelles reprises ni les modifications.

La ligne ferroviaire part de Gondrecourt-le-Château et utilise une ancienne plateforme jusqu'à Cirfontaines. La nouvelle ligne est matérialisée en tirets rouges sur la vue aérienne ci-dessus. Les intersections que nous prévoyons de rétablir figurent également sur le visuel. Nous les apercevrons cet après-midi pendant la visite. Un certain nombre d'intersections ne seront pas rétablies en continuité, mais seront rabattues vers d'autres voies.

En tout, 21 intersections devront être traitées. Elles ne sont pas toutes équipées d'ouvrages d'art. Si la topographie du tracé de l'ITE présente un dénivelé par rapport à la voie, l'ouvrage d'art s'impose. Pour les routes départementales, nous avons choisi de privilégier les ouvrages dénivelés pour éviter de créer des passages à niveau sur des routes dont le trafic est plus conséquent.

Les passages à niveau seront créés sur les chemins ruraux et les chemins d'exploitation. Ces passages à niveau seront uniquement équipés de panneau « stop », mais pas de barrière. Huit passages à niveau seront rétablis. Dans les autres cas, nous avons privilégié le rabattement entre chemins assez rapprochés sur des ouvrages d'art ou sur des passages à niveau que nous avons créés.

4,4 Visite en bus

La visite sera menée au départ de l'Espace technologique : nous emprunterons des cars et nous longerons l'ITE autant que possible. Nous ne serons pas en mesure de descendre des cars, à l'exception de l'intersection avec la Route Départementale 32 (point d'arrêt numéro 5), car l'espace y sera suffisant pour stationner les véhicules.

Les autres points d'arrêt seront l'occasion de vous expliquer des particularités de l'ITE, et notamment les sept rétablissements prévus. Nous finirons la visite à la plateforme multimodale de Gondrecourt. Elle

sera créée dans une ancienne friche industrielle. Elle sera raccordée au réseau ferroviaire et servira de support à Cigéo et aux travaux de l'ITE (stockage de matériaux de construction).

4,5 Concertation

La présente concertation porte essentiellement sur les modalités de rétablissements des voies interrompues par l'ITE et sur des variantes de tracé de la voie ferrée. Ce dernier est relativement contraint et ne présente pas de marge de manœuvre de concertation. En revanche, nous avons identifié un sujet fort pour le territoire, à savoir le rétablissement des voies interrompues (routes, chemins ruraux et chemins d'exploitation).

Ponctuellement, il existe une option qui peut nous amener à modifier le tracé de l'ITE tel que nous l'avons imaginé dans les études d'avant-projet. Nous vous présenterons ces éléments pendant la visite.

Pour vous présenter les différents types de rétablissement, nous avons établi trois catégories :

- rétablissements ne modifiant pas ou peu l'état existant ;
- rétablissements modifiant singulièrement l'état existant (rabattement de chemin vers des passages à niveau nouvellement créés) ;
- rétablissements modifiant singulièrement l'état existant et intégrant des variantes de tracé (voie ferrée et routes).

Il s'agit de vous informer, de recueillir vos avis et observations et de les prendre en compte pour élaborer le projet final.

Nous avons prévu de vous présenter cet après-midi tous les chemins concernés par les rétablissements de la première catégorie.

Dans la deuxième catégorie figurent les routes départementales. Nous y créerons des ouvrages d'art pour franchir notre infrastructure, notamment en Haute-Marne. Les chemins ruraux et les chemins d'exploitation franchiront également l'ITE par des ouvrages d'art modifiant leur configuration. Nous avons prévu d'en supprimer quelques-uns, en les rabattant sur des passages à niveau ou des ouvrages d'art existants ou à créer.

La troisième catégorie vous sollicitera davantage dans la réflexion. Elle compte deux routes et deux tracés ferroviaires pour lesquels nous disposons de deux propositions de variante.

- Pour la RD32, la première proposition avait été validée par le Conseil départemental de la Meuse. Or le tracé que nous avons imaginé s'inscrit dans le périmètre de captage d'Horville. Nous avons donc souhaité proposer une solution alternative, qui comprend toutefois elle-même quelques contraintes.
- Nous avons initialement privilégié le contournement du secteur de l'ancienne gare de Lunéville. En effet, quand nous avons commencé à étudier le projet, nous avons pris le parti d'avancer au plus vite pour permettre que la desserte ferroviaire soit exploitable dès le démarrage des travaux de Cigéo. Le planning s'étant un peu distendu, nous avons examiné l'option consistant à passer par l'ancienne gare de Luméville. Cette option a une incidence directe sur le rétablissement du CR de Vouez et de la RD 138 entre Mandres et Luméville.

Temps d'échange

Un intervenant (00.39.48.00) : Au sein de la cellule aménagement créée par la profession agricole, nous avons travaillé pendant 20 ans sur le tracé du TGV. Nous avons rencontré les agents de la SNCF au sujet du projet Atlantique. Nous avons travaillé sur des contournements routiers, sur un gazoduc de 100 kilomètres. Nous avons donc l'habitude des grands travaux.

En 1993, nous avons dit à RFF que le représentant de la profession agricole sur le territoire est le président de la Chambre. Il nous paraît donc important d'être consultés. Notre but n'est pas de vous

mettre des bâtons dans les roues. En effet, la concertation autour du TGV a été assez unique en Meuse par rapport aux autres départements.

Notre objectif est que cela se passe sur le terrain aussi bien pour nous que pour vous, en privilégiant la concertation avec les agriculteurs pour leur expliquer comment vous avez envisagé ces rétablissements. Je ne sais pas si vous vous êtes préoccupés de la nécessité de procéder ponctuellement à des aménagements fonciers.

Notre expérience dans ce domaine est assez unique. Je la présente régulièrement à Paris à d'autres collègues de chambres. Nous souhaiterions être impliqués dans l'enquête publique et le suivi du chantier, de façon à ce que tous les problèmes soient réglés avant sa mise en œuvre. Ce projet est relativement modeste par rapport au TGV. Il ne m'effraie donc pas, d'autant plus que nous avons également travaillé sur le contournement de Bar-le-Duc et sur celui de Verdun.

Cette problématique n'est pas complexe pour nous, mais nous souhaitons que sur le terrain, la concertation nous permette de faire la liaison entre vous et le monde agricole afin que cela se passe bien pour toutes les parties prenantes.

Un intervenant (00.43.04.00) : La voie ferrée sera-t-elle clôturée ? Si oui, ne devrez-vous pas prévoir des ouvrages d'art qui ne sont pas mentionnés dans le projet, comme des passages à gibiers ?

Frédéric L'Honneur : Nous avons choisi de ne pas clôturer la voie ferrée, afin d'éviter un impact assez important sur la faune locale. De plus, cette option est justifiée par le fait que la circulation des convois sera assez limitée sur cette voie. En effet, la ligne 0.27 000 est elle-même limitée dans son trafic journalier (deux allers-retours possibles sur la voie). Une réflexion est portée par la SNCF pour doubler cette capacité, mais le flux resterait assez faible.

Une intervenante (00.44.42.00) : Avez-vous prévu un embranchement accessible à des entreprises privées extérieures pour s'insérer sur la voie avant la bifurcation de Cirfontaines ?

Frédéric L'Honneur : Comme l'a rappelé Laurence dans sa présentation, cette voie reste privative. Toutefois dans le cadre de l'élaboration du Contrat de développement de territoire (CDT), une possibilité de sous-embranchement a été ménagée. La suite dépendra avant tout des projets concrets de développement.. En outre, une telle situation nécessiterait de modifier l'exploitation de la ligne, et pourrait soulever un certain nombre de questions sur le statut de la ligne.

Un intervenant (00.46.22.00) : J'habite à Luméville et je fais partie du GAEC de la Marjolaine. Je suis l'agriculteur qui exploite la plus grande longueur de parcelle le long de la voie ferrée. L'an dernier, lors des sondages menés à l'emplacement de la gare, mon fils a été obligé d'arrêter de traiter une parcelle à cause des travaux.

Comme les travaux dureront assez longtemps, que se passera-t-il si nous devons arrêter de travailler sur les parcelles situées le long de la voie ferrée ?

Frédéric L'Honneur : Le secteur de la gare de Luméville est concerné par l'alternative de tracé que nous avons à vous proposer. Nous avons mené des sondages dans les parcelles situées au nord de la gare de Luméville. Nous avons déterminé des tracés qui empruntent davantage la plateforme existante, voire légèrement plus au sud.

Ces travaux entraîneront en effet des nuisances par rapport à l'exploitation des parcelles. Des compensations seront toutefois mises en place au regard des nuisances générées. L'objectif n'est pas d'empêcher les agriculteurs d'exploiter leurs champs.

Ces travaux entraîneront des modifications d'usage des chemins. Je ne peux vous garantir que vous ne serez pas ponctuellement gênés dans la circulation. En tout état de cause, vous aurez toujours la possibilité d'accéder à vos parcelles. C'est une garantie que nous vous devons.

Un intervenant (00.49.06.00) : Vous dites qu'aucune clôture ne sera installée le long de la voie ferrée ?

Frédéric L'Honneur : Je confirme que la voie ferrée ne sera pas clôturée. La ligne 0.27 000 en amont est dans la même configuration qu'ITE et elle n'est elle-même pas clôturée.

Jean-Marc François (Voies Navigables de France) : Vous avez présenté les franchissements entre la ligne ITE et les chemins ruraux. Vous avez précisé le fait que les passages à niveau ne seraient pas sécurisés par des barrières. Pourquoi avez-vous décidé de ne pas sécuriser les passages à niveau, alors que le risque de collision n'est pas nul ?

Frédéric L'Honneur : Les passages à niveau « simplifiés » seront installés dans les zones offrant suffisamment de visibilité pour assurer la sécurité des usagers des chemins et de la ligne. Ces derniers disposeront de suffisamment de visibilité sur la voie pour décider de s'engager ou non sur le passage à niveau. Nous avons procédé à quelques améliorations sur certains chemins pour améliorer la visibilité.

Par ailleurs, nous ne souhaitons pas mettre en place une signalisation trop automatisée, car ces ouvrages peuvent être dégradés. De plus, ils n'assurent pas une sécurité totale de l'utilisateur.

Un intervenant (00.51.52.00) : Sur l'ITE, la circulation sera limitée à 30 km/h. De plus, les distances de visibilité seront vérifiées et assurées au niveau des passages à niveau. Pour que la visibilité soit garantie, les abords seront dégagés.

Nadège Simon (Carbo France) : Cette industrie est située à Ecurey, mais dont l'objectif est de se rapprocher de vos infrastructures. En tant qu'industriels, nous serions fortement intéressés par la partie de voie ferroviaire qui vous appartient.

Frédéric L'Honneur : Nous en prenons bonne note.

Xavier Lugerini (Voies Navigables de France) : J'ai bien compris la raison pour laquelle la voie d'eau est écartée pour assurer l'approvisionnement. J'entends également que la voie ferrée ne sera pas en service au moment du démarrage des premiers travaux.

Frédéric L'Honneur : Le calendrier de Cigéo est un peu décalé dans le temps, en raison de l'enchaînement des procédures que nous devons suivre. Nous avons donc remis notre calendrier à jour et le besoin arrivera un peu plus tardivement. L'objectif est toutefois de disposer de la ligne ferroviaire dès le début des travaux les plus conséquents (travaux de creusement).

Xavier Lugerini : Concernant la géométrie de la ligne, est-ce qu'elle permettra l'accès des convois exceptionnels ? Je sais que la géométrie des lignes ferroviaires est très contraignante.

Frédéric L'Honneur : En effet, un certain nombre de transports exceptionnels pourront transiter par le fer. Les gabarits de passage nous limiteront toutefois dans le type de convoi. Ainsi, le poste RTE devrait plutôt transiter par voie navigable pour être acheminé sur le secteur de Cigéo. Il est donc tout à fait envisageable que des transports exceptionnels puissent transiter par voie navigable.

Un intervenant (00.55.32.00) : J'ai une question liée à la sécurité. Vous avez évoqué le fait qu'il n'y aurait pas de barrière spécifique le long de la nouvelle ligne ferrée. Il me semble pourtant que des précautions avaient été prises à Valognes, près de La Hague, pour sécuriser au minimum l'embranchement qui permettait d'aller jusqu'à la gare. En cas de malveillance, que comptez-vous faire ?

Frédéric L'Honneur : Quand les convois sont acheminés sur le site, ils sont accompagnés. La sécurité est présente. Le cas de Valognes est différent, car le débranchement se fait sur le dernier kilomètre. À Cigéo, le débranchement se fait sur 14 kilomètres. Mettre des clôtures ne nous garantit pas l'absence de dégradations sur la voie. De plus, nous procéderons à des repérages avant chaque passage de convoi afin d'assurer la sécurité. Pour autant, les mesures qui seront appliquées n'ont pas encore été définies. Je vous invite donc à reposer votre question quand nous serons plus avancés dans les études.

Un intervenant (00.57.47.00) : Je suis agriculteur dans le canton de Poissons. Je voudrais savoir si la ligne sera enterrée ou à ras de terre.

Frédéric L'Honneur : La ligne ne sera pas enterrée. Si la topographie le nécessite, elle sera encaissée (comme c'est le cas pour la ligne existante dans le secteur entre Horville et Gondrecourt). A l'inverse, dans la zone d'arrivée sur le site, des remblais pouvant culminer jusqu'à 9 mètres seront nécessaires.

Pauline Fournier : Je vous propose de nous rendre sur le terrain. Dans le bus, nous vous remettrons un guide qui vous permettra de vous repérer.