



Atelier de concertation - Installation terminale embranchée (ITE)

Mardi 29 mai 2018, séance de l'après-midi

SYNTHESE DES ECHANGES

L'atelier de concertation sur l'ITE s'est tenu le 29 mai 2018 après-midi, à l'Espace technologique de l'Andra. Cet atelier faisait suite à une présentation générale et une visite de terrain le matin-même.

Ouverture de la séance

David MAZOYER accueille et remercie les personnes présentes. Il signale le nombre croissant de participants aux réunions et y voit un signe positif de la réception de la concertation par le public.

Il rappelle que la concertation doit permettre d'intégrer les produits des discussions, d'une part dans la poursuite des études qui sont progressivement affinées et détaillées, et d'autre part dans la réalisation des divers dossiers réglementaires (la DUP et la DAC) à venir.

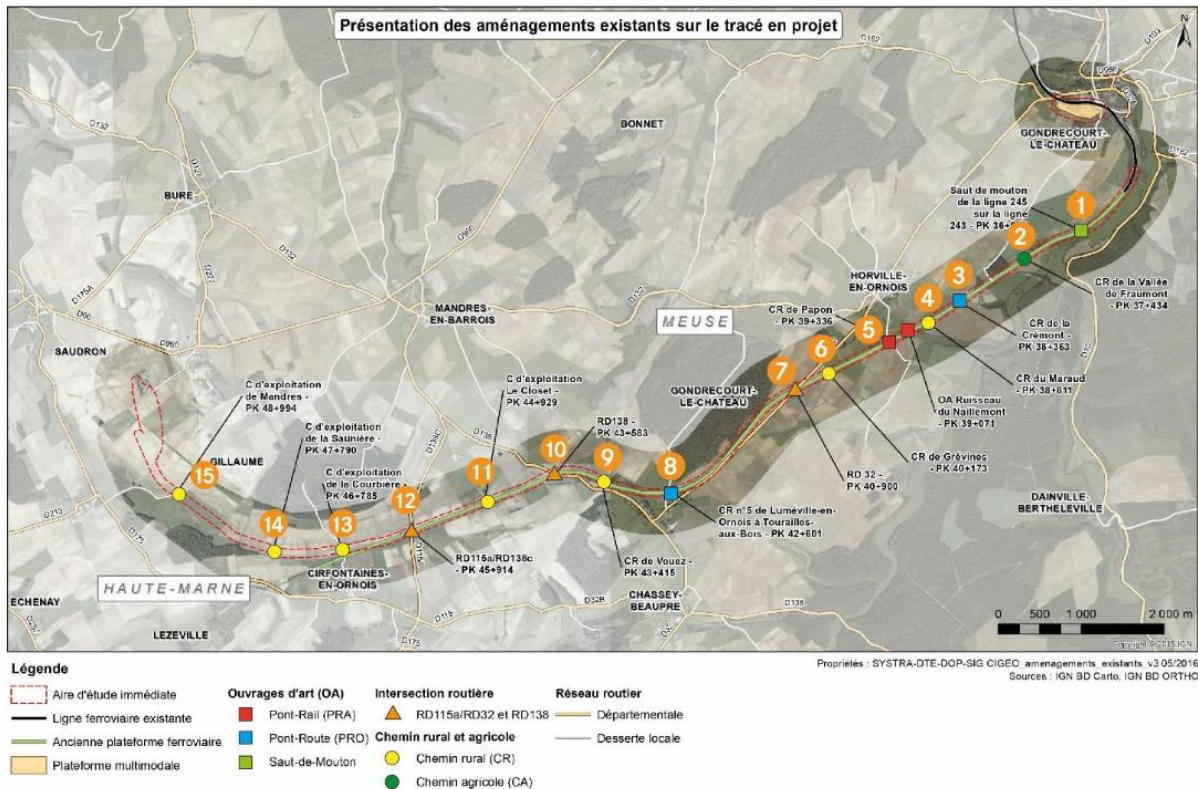
Présentation synthétique des aménagements envisagés

Frédéric L'HONNEUR revient de manière détaillée sur les aménagements envisagés pour l'ITE¹ et présente 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).

¹ Ces aménagements sont présentés de façon détaillée dans la présentation diffusée au cours de l'atelier de concertation, présentation disponible au lien suivant :

<http://meusehautemarne.andra.fr/sites/meuse/files/2018-05/2-Apr%C3%A8s-midi%20-%20Atelier%20de%20concertation%20-%20zoom%20sur%20l%27ITE.pdf>



Les modifications limitées

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 conduisant reliant Gondrecourt-le-Château à Neufchâteau.

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

Repère 4 : rétablissement du passage à niveau au droit du chemin rural de Maraud. Les rayons du chemin rural a été retravaillé, 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 a été retravaillé, 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 nécessitera pas modification de son tracé.

Les modifications substantielles

Repère 3 : rabatement du chemin rural de Fromont-Tillancourt vers le chemin rural de Crémont. Une conservation de l'ouvrage d'art en l'état n'est pas envisageable et la traversée serait supprimée. Pour garantir l'accès des usagers aux parcelles desservies par le chemin rural de Fromont-Tillancourt, l'ouvrage d'art du chemin rural de Crémont serait consolidé et élargi et un chemin serait créé parallèlement et au sud de l'ITE depuis cet ouvrage d'art 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 route départementale 32, cette traversée devrait être supprimée. Les usagers pourront 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. Au regard du talus qui serait nécessaire à la création de l'ITE, la construction d'un ouvrage d'art serait incontournable pour le rétablissement du chemin d'exploitation de Mandres-en-Barrois. Le remblai mis en place modifierait l'écoulement des eaux de ruissellement dans les parcelles situées au sud de l'ITE.

Les modifications substantielles intégrant des variantes de tracé

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 plateforme 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 route départementale 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 RD32, et impactant plus fortement le foncier.

L'analyse multicritères des 2 solutions est présentée en séance.

Repères 9 et 10 - traversée ou contournement de la gare de Luméville-en-Ornois. Trois solutions sont proposées :

- **solution n°1** : contourner l'emprise de l'ancienne gare de Luméville-en-Ornois par le nord, avec modification du tracé de la RD138, création d'un ouvrage d'art pour le rétablissement de la RD 138 et 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 plateforme 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 2 ouvrages d'art au lieu d'un pour les deux premières solutions.

L'analyse multicritères des 3 solutions est présentée en séance.

Principales observations du public et réponses apportées par l'Andra

Sur l'opportunité des aménagements

Un participant rappelle que des exploitations sont concernées par les rectifications de courbes proposées par l'Andra.

Frédéric L'HONNEUR répond que l'Andra s'est efforcée de limiter au maximum les impacts sur le foncier. Il ajoute que compte-tenu du niveau de sécurité exigé, la révision de certaines courbes est nécessaire.

Il précise toutefois que certains chemins, très peu utilisés, n'ont pas fait l'objet d'études approfondies et que l'organisme qui accordera l'autorisation d'exploiter l'ITE appréciera le risque lié à l'absence de modification d'un rayon pour ces traversées.

Pourquoi l'Andra privilégie la création d'ouvrages d'art plutôt que la simple mise en place de passages à niveau ?

Frédéric L'HONNEUR explique que sur le réseau ferré national, les nouvelles infrastructures créées s'inscrivent dans une démarche de suppression au maximum, voire d'interdiction de la mise en place de passages à niveau. L'Andra s'efforce de respecter une telle logique sans toutefois l'avoir poussée jusqu'aux chemins ruraux et d'exploitation. Le trafic reste en effet assez réduit sur ces chemins, aussi il convient de rester sur des solutions de rétablissements proportionnées aux enjeux de ce type de voiries

Il est précisé que si l'autorisation de Cigéo est obtenue, l'existence du centre de stockage pourrait générer une augmentation du trafic sur les routes départementales. Dans tous les cas, la limitation des risques d'accident est une priorité. C'est pourquoi le choix de l'Andra, bien que plus onéreux et techniquement plus exigeant, permet aussi de garantir une certaine sécurité et une pérennisation l'ITE, qui doit être exploitée sur une centaine d'années.

À propos du repère 7, pourquoi le remblai est privilégié au détriment de la solution portée qu'il estime meilleur pour l'écoulement de l'eau, l'air, les vents et la reforestation ?

Frédéric L'HONNEUR répond en précisant qu'un ouvrage de type viaduc présente un coût d'un tout autre ordre de grandeur. De surcroît, les surcoûts liés à l'entretien de l'ouvrage doivent être pris en compte. Par ailleurs, l'insertion est beaucoup plus facile pour un remblai par rapport à un ouvrage puisque les talus vont être végétalisés : l'impact d'un ouvrage de type viaduc sur le paysage serait beaucoup plus important.

Précisions sur la méthodologie d'élaboration des deux solutions pour le repère 7 ?

Frédéric L'HONNEUR explique que deux solutions ont été présentées et vérifiées par des organismes habitués à mener des vérifications sur la conception et la réalisation des routes notamment en matière de sécurité. Ces derniers ont jugé que la solution n°1 « en biais » était préférable, alors qu'en première analyse, la solution n°2 « en S » apparaissait meilleure.

Un participant se demande si un contournement de la gare de Luméville-en-Ornois par le sud ne serait pas soumis au risque de glissement de terrain. Emmanuel HANCE partage cet avis.

À propos du repère 12, plusieurs questions sont posées sur l'accès des propriétaires à leur parcelle compte-tenu de la surélévation de la RD 115 de Cirfontaines-en-Ornois à Mandres-en-Barrois.

Emmanuel HANCE répond que les chemins seront ramenés le long des talus, des deux côtés, afin de permettre de regagner la route.

Des précisions sur le rétablissement proposé pour le repère 8 ?

Un intervenant Andra précise que le chemin qui sera aménagé existe déjà au cadastre. L'Andra reste disponible pour discuter des éventuelles contraintes sur les parcelles agricoles concernées.

Sur le dimensionnement des ouvrages

Pour le repère 5, la largeur de 4 mètres est jugée trop peu importante.

Frédéric L'HONNEUR rectifie : la largeur atteint en réalité 5,50 mètres et la hauteur 5,80 mètres. La hauteur étant liée à l'altimétrie de la plateforme ferroviaire en place, aucune marge de manœuvre existe en la matière, sauf à encaisser davantage le chemin existant générant des contraintes techniques complémentaires.

Les grumiers pourront-ils emprunter le pont du chemin rural n°5 ? Un renforcement de ce pont est-il à l'étude ?

L'Andra rappelle que la réglementation sur le tonnage autorisé sur le pont en question relève d'un arrêté communal. Le rétablissement de l'ouvrage est effectué à l'identique. Les grumiers pourront emprunter le chemin situé au nord de l'ITE puis emprunter le passage au niveau de la maison du garde-barrière entre Horville-en-Ornois et Luméville-en-Ornois. Pour autant, il est aussi possible d'envisager une reprise du pont si le territoire le demande.

Sur l'intégration paysagère

Un participant rappelle que la végétalisation du talus de l'ITE et sa bonne intégration dans le paysage avaient été proposées.

Frédéric L'HONNEUR répond que cette exigence sera très facile à intégrer.

Demande d'établir une reconstitution en 3D du changement paysager induit par l'ITE, afin que les participants puissent se rendre compte de l'aspect que la campagne prendra après l'opération.

Il est expliqué que sur l'ensemble des voies existantes, le maintien de l'existant est privilégié dans la mesure du possible. Pour cette raison, l'impact restera minimisé. Il est également indiqué qu'une vision 3D est en cours d'élaboration. En effet, l'étude d'impact a conduit à envisager ce type de vues pour bien visualiser les ouvrages.

Sur la faune et la flore

Un participant signale que l'analyse multicritères ne comprend aucun critère relatif à la faune, la flore et la biodiversité. D'après lui, l'impact sur ces sujets est important puisque la biodiversité est particulièrement présente sur tout le tracé, avec notamment des variétés de haies intéressantes.

Emmanuel HANCE explique que l'étude d'impact relative au projet Cigéo est en cours de rédaction : elle évaluera l'ensemble des enjeux environnementaux liés aux installations de Cigéo, dont l'ITE, et permettra de définir les mesures requises, conformément à la doctrine « Éviter, réduire, compenser ».

Dans quel périmètre la compensation est-elle envisagée ?

Il lui est répondu que le périmètre s'étendra jusqu'à 40/45 kilomètres, à préciser selon la disponibilité et la maîtrise foncière de l'Andra pour la partie boisée.

Un participant rappelle que les chauves-souris s'orientent grâce aux haies.

Il lui est précisé que les mesures compensatoires visent à valoriser au mieux les infrastructures qui seront créées. À travers les aménagements des chemins, l'habitat à proximité sera maintenu par la reconstitution des haies à proximité immédiate de l'ITE. De la même façon, la valorisation des maisons des garde-barrières est prévue lorsqu'il sera possible de les conserver.

Il est suggéré, pour les compensations, d'utiliser la petite parcelle située au nord de l'ITE entre la maison de garde-barrières à Horvilles-en-Ornois et le pont de Luméville-en-Ornois (« Au Moule ») limitée en largeur pour supprimer toute problématique vis-à-vis du monde agricole.

Emmanuel HANCE affirme que cette solution est envisageable à la condition que le monde agricole le formule comme tel.

Autres

Des comptages ont-ils été réalisés ?

Frédéric L'HONNEUR répond que l'étude de trafic, qui propose une simulation des futurs flux, repose sur des comptages de l'existant et sur les trafics que le projet pourrait générer. Cette étude devrait être finalisée d'ici fin 2018, voire au premier trimestre 2019.

Restitution du travail en groupe

Pauline FOURNIER invite les participants à formuler leurs avis et remarques sur les options qui modifient significativement l'existant. Dans le cadre de l'atelier, un rapporteur par table est nommé pour noter les échanges et rapporter les remarques de la table sur les différents rétablissements présentés. Les remarques des tables sont consignées dans les tableaux qui suivent.

Rapporteur n°1 :

Repère :	Commentaires et questions des participants de la table:
3	<p>Le chemin créé devrait accepter les grumiers.</p> <p>Les ouvrages d'art créés pour une voirie communale dans l'emprise de l'ITE appartiendront-ils à la commune ou à l'Andra ? Quid de l'entretien ?</p> <p>La signalisation liée à la circulation des trains et des véhicules automobiles sera-t-elle à la charge de l'Andra ou des communes ?</p>
7	<p>La solution 1 est retenue en considérant l'analyse multicritères.</p> <p>La possibilité d'utiliser la voie ferrée pour des entreprises privées dans le futur doit être étudiée.</p> <p>Le territoire avait demandé un embranchement au sud de Mandres-en-Barrois qui n'apparaît pas.</p>
8	<p>La largeur de l'ouvrage devrait être portée à un peu plus de 5 mètres. L'ouvrage d'art actuel est limité à 7 tonnes et il serait intéressant d'augmenter la capacité de l'ouvrage pour faciliter l'exploitation des parcelles.</p>
9 et 10	<p>La solution n°2 est retenue : elle respecte l'hydrologie, la faune et la flore, elle est économiquement pertinente, elle reprend le tracé historique et possède un faible impact agricole avec un faible volume de remblais.</p>
12	<p>L'accès aux parcelles doit être maintenu.</p> <p>La problématique des eaux de ruissellement doit être prise en compte, avec par exemple la création d'une haie.</p>
13 et 14	<p>La création de haies de chaque côté apparaît nécessaire.</p>

Rapporteur n°2 :

Repère :	Commentaires et questions des participants de la table
2	<p>Comment seront exploités les délaissés : un remembrement est-il prévu en lien avec le projet ? Une évaluation globale des surfaces de délaissés que l'ITE génère doit être fournie.</p>

3	L'emprise du chemin latéral recréé au sud s'avère importante mais nécessaire en raison de la suppression de l'ouvrage d'art sur le secteur Gondrecourt/Luméville-en-Ornois. Par rapport au délaissé important au droit du nouvel ouvrage recréé, qu'en est-il de l'accessibilité, l'exploitation et le remembrement ?
5	Le dimensionnement de l'ouvrage, avec une hauteur de 5,80 mètres et une largeur de 5,50 mètres, doit être garanti. L'Andra doit prendre en compte un moyen de chargement pour les activités agricoles, déjà existant sur le site, mais qui n'apparaît pas forcément dans le projet.
6	Un délaissé important étant généré, les modalités d'évaluation et d'exploitation éventuelle de celui-ci doivent être précisées
7	La solution n 1 est privilégiée en raison de sa consommation d'emprise plus réduite et de sa meilleure intégration paysagère, notamment grâce à l'enfouissement partiel de la ligne haute tension.
8	Le tonnage de l'ouvrage est à redéfinir en concertation avec la commune.
9 et 10	Aucun choix particulier n'est identifié concernant les trois solutions évoquées pour la gare de Luméville-en-Ornois.
12	Des précisions sont demandées concernant l'intégration paysagère de l'ouvrage qui semble conséquent notamment en termes de remblais et d'accès. À combien s'élève le pourcentage de la rampe et comment seront gérés les rétablissements des chemins latéraux ?

Rapporteur n°3 :

Repère :	Commentaires et questions des participants de la table
5	La largeur prévue est-elle compatible avec le matériel agricole ?
7	La solution numéro 1 est privilégiée.
8	Par rapport à la desserte par des camions et du matériel agricole, une déviation de route dans le village doit être étudiée
9 et 10	La solution numéro 2 est privilégiée.
13 et 14	La gestion de l'eau le long de l'ITE est une problématique.

Rapporteur n°4 :

Repère :	Commentaires et questions des participants de la table
Remarques générales	Dans la phase de travaux, une attention particulière doit être accordée aux déviations pour les transporteurs et les agriculteurs. La sécurité des piétons aux passages à niveau doit être assurée. La Chambre d'agriculture souhaite obtenir un dossier complet afin de concerter avec les agriculteurs.
8	La largeur et le tonnage doivent être suffisants pour les usages agricoles et forestiers.

7	<p>Concernant les rétablissements de routes départementales, l'analyse multicritères devrait intégrer l'enjeu de la sécurité routière et du tracé pour les usagers de la route.</p> <p>La notion des coûts d'entretien ultérieurs, également applicable à d'autres ouvrages d'art, doit aussi être considérée.</p> <p>De nombreux participants du groupe se sont exprimés en faveur de la solution numéro 1 concernant le repère 7, en conservant la route départementale rectiligne. Une attention particulière est toutefois requise par rapport aux profils en long et à la visibilité sur obstacle puisqu'il n'existera aucune cassure de vitesse avec les virages.</p>
---	---

Rapporteur n°5 :

Repère :	Commentaires et questions des participants de la table
Remarques générales	<p>Aucune indication sur la question environnementale n'a été fournie : faune, flore, filière appellation d'origine protégée.</p> <p>Quid du devenir des ouvrages d'art ? Qui les entretiendra ? Qui en sera le propriétaire ? Qui en sera le gestionnaire ?</p> <p>Sur quel périmètre l'étude environnementale est-elle prévue ? Il est proposé d'étendre le cercle concentrique de l'étude au-delà de 10 km.</p> <p>Les compensations prévues jusqu'à 40 km n'ont pas forcément de sens, pour l'environnement comme pour les exploitations.</p> <p>Sur la barrière de Cirfontaines-en-Ornois située sur la RD 115, des chauves-souris devront être relogées et une étude est recommandée.</p> <p>Les diagrammes présentés ne précisent aucune échelle, ce qui rend parfois l'évaluation difficile.</p>
7	La solution n°1 est privilégiée.
9 et 10	La solution n°2 est privilégiée.

Rapporteur n°6 :

Repère :	Commentaires et questions des participants de la table
Remarques générales	Le groupe est d'accord avec une grande partie des remarques formulées.
7	Aucune protection n'existe vis-à-vis de tempêtes telles que celles intervenues ces dernières années. Un écroulement de la ligne de 20 000 volts sur la voie serait problématique. La ligne devrait être enterrée, quelle que soit la solution retenue. La solution n°1 est privilégiée.
9 et 10	Les données manquent pour justifier les emprises foncières de la solution n°3, notamment concernant l'altimétrie. En termes de trajet-rail, la solution n°3 semble plus pertinente selon le groupe.

Rapporteur n°7 :

Repère :	Commentaires et questions des participants de la table
----------	--

Remarques générales	Les projets sont bien pensés et plausibles
7	La solution n°1 avec la ligne enterrée afin de conserver la route droite et éviter toute emprise sur les parcelles agricoles est retenue.
9 et 10	Le groupe est en faveur de la solution n°2 puisqu'il existe d'un côté une zone marécageuse, et de l'autre un foncier agricole comportant beaucoup de propriétaires. Un passage à l'intérieur de la gare est donc nécessaire : cette option présente un coût réduit et permet l'expulsion des opposants.

Rapporteur n°8 :

Repère :	Commentaires et questions des participants de la table
4	L'agrandissement du virage, envisagé pour des raisons de visibilité, semble inutile puisque le chemin est presque totalement inutilisé. Le conserver en l'état paraît donc suffisant, d'autant qu'une enclave serait à nouveau réalisée dont la propriété et la responsabilité de l'entretien resteraient sinon à définir.
6	Comme pour le repère 4, la voie est uniquement utilisée par des engins agricoles. Même avec une remorque de 8 mètres de long, le conducteur possède suffisamment de visibilité des deux côtés dès lors que le tracteur reste perpendiculaire à la voie.
7	Aucune des deux solutions ne semble évidente. Un passage à niveau ne serait-il pas suffisant ? Cette option pourrait en réalité être moins dangereuse au regard de la distance à parcourir en ligne droite, le passage à niveau obligeant à ralentir.
8	Le Conseil départemental pourrait profiter de l'occasion pour renforcer et élargir le pont surplombant la ligne. La forêt serait ainsi desservie depuis Luméville-en-Ornois.
9 et 10	La solution n 2 est retenue pour les motifs suivants : frais réduits et meilleure situation.
12	Aucun problème ne se présente, en dehors de la question de la gestion de l'eau liée à la réélévation du sol.

Rapporteur n°9 :

Repère :	Commentaires et questions des participants de la table
3	Une vigilance particulière est requise par rapport à la hauteur, la largeur et le tonnage possible de l'ouvrage.
5	Le pont ne doit pas gêner les convois agricoles et forestiers.
6	Le groupe estime quelque peu superflue la sortie du chemin rural perpendiculaire à la ligne. L'emprise foncière semble en effet inutile, le chemin actuel est suffisant.
7	La solution n°1 est préférée, les impacts sont moindres sur le foncier.
8	Les remarques sont les mêmes que pour le repère 3.
9 et 10	La solution n°2 est intéressante, les impacts sont moindres.
12	Comment desservir les parcelles limitrophes du remblai, étant donné que la hauteur atteindra 5 mètres ?

13 et 14	La possibilité de disposer d'un embranchement privé dans le secteur pour les opérateurs privés, notamment Carbo, est évoquée.
15	<p>L'évacuation des eaux pluviales doit faire l'objet d'une attention particulière. Il est hors de question de noyer les terres se trouvant en dessous de la ligne. La création d'un bassin d'orages à proximité de l'Orge est préconisée. Des fossés en dessous de la ligne permettraient de capter l'eau et de l'emmenner vers ces bassins. Aucune problématique d'inondation ne se poserait ainsi puisque l'eau serait récupérée puis réinjectée progressivement dans l'Orge.</p> <p>L'intégration des talus sera suivie avec attention, afin qu'ils soient correctement replantés, arborés et végétalisés, mais aussi pour limiter la visibilité de la ligne depuis le village.</p> <p>Comment l'entretien et le désherbage de la ligne seront-ils assurés ?</p> <p>Un passage devra être prévu pour la petite faune.</p>

Rapporteur n°10 :

Repère :	Commentaires et questions des participants de la table
7	Le groupe propose une troisième option, avec la possibilité d'instaurer un passage à niveau renforcé tout en conservant le tracé existant.
9 et 10	La solution n°2 est retenue : elle semble avoir le moins d'impacts par rapport aux deux autres. Il s'agit aussi de la solution la plus économique et elle permet d'évacuer le camp des opposants.
12	Est-il possible d'installer un simple passage à niveau plutôt que de surélever la route et de mettre en place un ouvrage d'art ?
13 et 14	Est-il prévu d'établir des conventions avec la commune afin que l'Andra reprenne le chemin et puisse l'entretenir ?
15	L'enterrement de la ligne permettrait peut-être d'éviter, ou au moins de limiter, les opérations nécessaires pour surélever la route.

Conclusion

Frédéric L'HONNEUR constate que deux solutions ressortent de manière assez claire pour les repères 7 et 9-10. Il s'agit de la solution en faveur du rétablissement en place de la RD32 et de celle en, faveur de la reprise du tracé historique de l'ancienne ligne ferroviaire passant par l'ancienne gare de Lunéville-en-Ornois. Il estime que cela témoigne d'une certaine cohésion de l'ensemble des participants. Il remercie l'ensemble des participants et confirme que l'Andra prendra le temps d'analyser et de répondre à toutes les questions. Il ajoute que l'ensemble des réflexions seront intégrées au mieux dans le projet et qu'une restitution sera présentée au regard des propositions faites en séance, après une étude plus détaillée de leur faisabilité.