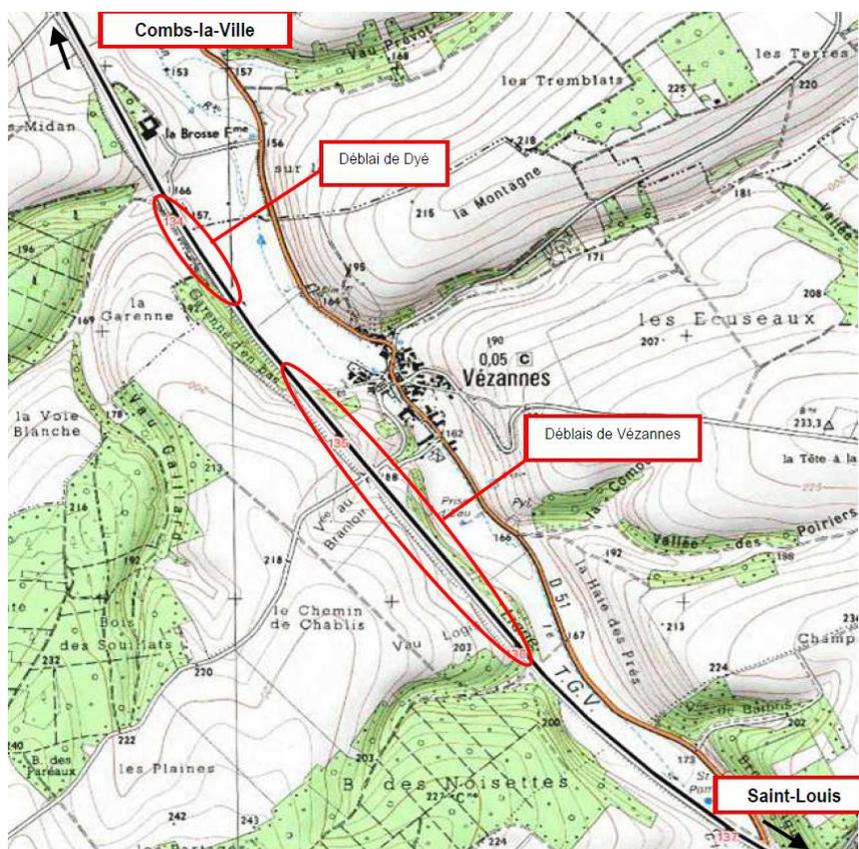


**ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

**concernant le projet d'acquisition par la SNCF Réseau de plusieurs parcelles
afin de réaliser des travaux de création d'un fossé
le long de la ligne ferroviaire grande vitesse PARIS-LYON
sur le territoire des communes de DYÉ et VÉZANNES**

**arrêté préfectoral n° PREF-SAPPIE-BE-2024-0143 du 27 mars 2024
consultation du public du 29 avril 2024 à 9h00 au 16 mai 2024 à 16h00**



**RAPPORT, CONCLUSIONS et AVIS
du commissaire enquêteur
José JACQUEMAIN**

**désigné par décision n° E2400022/21 du 18 mars 2024
du Président du Tribunal Administratif de Dijon**

Ce dossier est constitué de deux parties distinctes mais regroupées en un seul document.

Dans la première partie, intitulée « RAPPORT D'ENQUETE », le commissaire enquêteur synthétise le dossier mis à disposition de la population, rapporte le déroulement de l'enquête, relate les observations du public et les commente.

Dans la seconde partie, intitulée « CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS », le commissaire enquêteur procède à une analyse bilancielle et se prononce sur l'utilité publique du projet mis à l'enquête.

SOMMAIRE

Première partie : RAPPORT d'ENQUETE

1 - Généralités

1.1 Objet de l'enquête publique.....	3
1.2 Principales références législatives et réglementaires.....	3
1.3 Composition du dossier.....	4
1.4 Désignation du maître d'ouvrage.....	5

2 - Caractéristiques du projet

2.1 Contexte communal.....	5
2.2 Situation géographique du projet.....	5
2.3 Description synthétique du projet.....	6
2.4 Compatibilité avec les documents d'urbanisme.....	7
2.5 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).....	7

3 - Organisation et déroulement de l'enquête publique

3.1 Désignation du commissaire enquêteur.....	8
3.2 Ouverture de l'enquête	8
3.3 Rencontre avec le maître d'ouvrage et visite des lieux	9
3.4 Mesures de publicité.....	10
3.5 Modalités de consultation du dossier et de recueil des observations du public.....	10
3.6 Formalités de fin d'enquête.....	10

4 - Observations du public

4.1 Bilan comptable de la participation du public	11
4.2 Compte-rendu des permanences	11
4.3 Analyse des observations du public	12

Deuxième partie : CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS

1 - Rappel de l'objet de l'enquête publique.....	14
2 - Résumé des principales caractéristiques du projet.....	14
3 - Synthèse du déroulement de l'enquête publique.....	16
4 - Conclusions motivées du commissaire enquêteur.....	17
5 - Avis du commissaire enquêteur.....	23

Première partie : RAPPORT D'ENQUETE

Préambule

L'article 545 du Code civil prévoit que « *Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique, et moyennant une juste et préalable indemnité* ».

Le Code de l'expropriation précise dans son article L.1 que « *L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité* ».

Ainsi, pour pouvoir procéder à une expropriation, deux enquêtes sont nécessaires, la première portant sur la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), l'intérêt général l'emportant sur les intérêts particuliers, et la seconde, l'enquête parcellaire qui concerne la détermination des parcelles à exproprier et les droits réels immobiliers. Cette deuxième enquête peut dans certains cas être diligentée conjointement avec la première.

1 - Généralités

1.1 - Objet de l'enquête publique

Le projet de SNCF Réseau s'étend du point kilométrique 133.997 au point kilométrique 136.081 de la ligne Grande Vitesse Paris-Lyon, traversant les communes de Dyé et de Vézannes. Il consiste en la réalisation de travaux d'aménagement hydraulique, en l'occurrence la création d'un fossé en crête de talus nécessitant le déplacement de la clôture ferroviaire.

Il s'inscrit dans un objectif de sécurisation. En effet, ce projet intervient à la suite de plusieurs incidents dits « SARRY » pour lesquels le débordement des eaux du drainage longitudinal de la plateforme ferroviaire a emporté des ballasts. Parallèlement, le déplacement de la clôture ferroviaire nécessaire à la réalisation du fossé en crête de talus, permettra d'entretenir l'espace afin de préserver la sécurité de l'axe ferroviaire.

Le maître d'ouvrage indique qu'au regard de l'aspect sécuritaire et économique du projet et compte tenu des acquisitions restantes et des problématiques rencontrées, le recours à l'expropriation est rendu nécessaire.

C'est de cette enquête préalable à la DUP qu'il est rendu compte dans le présent rapport. Celle-ci a pour objectif de déterminer si l'opération peut être déclarée d'utilité publique.

1.2 - Principales références législatives et réglementaires

Le Code de l'expropriation a été refondu tant dans sa partie législative que réglementaire par l'ordonnance n° 2014-1345 du 6 novembre 2014 et le décret n° 2014-1635 du 26 décembre 2014.

Ce nouveau code est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Il traite des enquêtes publiques préalables à une DUP et des enquêtes parcellaires, ces dernières n'étant pas stricto sensu des enquêtes publiques.

L'enquête qui nous concerne ici relève du régime des enquêtes préalables à une DUP qui ne portent pas atteinte à l'environnement. Par conséquent, la procédure de cette enquête est régie par le Code de l'expropriation, en l'occurrence les articles R.111-1 à R.112-27.

Quant à elle, l'enquête parcellaire est prévue par l'article L.131-1 du Code de l'expropriation qui renvoie à la partie réglementaire : articles R.131-1 à R.131-14.

L'article R.131-14 prévoit que l'enquête parcellaire peut-être menée conjointement avec l'enquête préalable à la DUP lorsque l'expropriant est en mesure, au moment de l'enquête de DUP, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires. Nous sommes ici dans ce cas de figure.

1.3 - Composition du dossier

L'article R.112-4 du Code de l'expropriation stipule que :

« Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au Préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins :

- 1° Une notice explicative ;*
- 2° Le plan de situation ;*
- 3° Le plan général des travaux ;*
- 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;*
- 5° L'appréciation sommaire des dépenses. »*

Le dossier mis à la disposition du public, présenté par SNCF Réseau, est daté de février 2024. Il est composé de 7 pièces totalisant 40 pages de format A4 et 6 plans. Son contenu est le suivant :

Pièce A	Informations administratives et juridiques : 1 – Objet et conditions de l'enquête 2 – Composition du dossier de demande de déclaration d'utilité publique 3 – Organisation de l'enquête publique	10 pages
Pièce B	Notice explicative : 1 – Présentation générale du projet 2 – Choix du site et parti d'aménagement 3 – Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme 4 – Justification de l'utilité publique du projet	14 pages
Pièce C	Plans de situation	4 pages
Pièce D	Plans de périmètre DUP Dyé et Vézannes - plans parcellaires cadastraux au 1/2000	2 feuilles
Pièce E	Plan général des travaux : zone 1, zone 2, zone 3, zone 4	4 feuilles
Pièce F	Caractéristiques principales des ouvrages	8 pages
Pièce G	Estimation sommaire des dépenses	4 pages

1.4 – Désignation du maître d’ouvrage

Le maître d’ouvrage est SNCF Réseau en sa qualité de gestionnaire des biens de l’Etat selon un décret n° 2019-1516 du 30 décembre 2019.

SNCF Réseau

15/17, rue Jean-Philippe Rameau
93418 LA PLAINE SAINT DENIS - CS 80001

Direction générale Île-de-France
Direction de la modernisation et du développement - agence projets idf –
pôle paris sud-est – groupe po

Immeuble « Campus Rimbaud » - 7ème étage
10 rue Camille Moke
93210 La plaine Saint Denis

L’article 6 de l’arrêté préfectoral organisant l’enquête précise qu’a été désignée en qualité de pilote d’opérations Mme Elisabeth LOYER - Campus Rimbaud 10 rue Camille MOKE – CS 80001 – 93212 SAINT-DENIS – Tél : 06.29.61.63.99 – mail : elisabeth.loyer@reseau.sncf.fr

2 - Caractéristiques du projet

2.1 – Contexte communal

La commune de Vézannes est située au Sud-Est du département de l’Yonne sur le territoire de la communauté de communes « Le Tonnerrois en Bourgogne ». Entourée par les communes de Dyé, Tissey et Bernouil, elle est distante de 3 km de la commune de Dyé.

Son territoire s’étend sur 900 hectares. L’altitude la plus haute sur la commune de Vézannes est à 277m, et l’altitude la plus basse à 155m.

2.2 – Situation géographique du projet

Le projet s’étend du point kilométrique 133.997 au point kilométrique 136.081 de la ligne Grande Vitesse Paris-Lyon, traversant les communes de Dyé et de Vézannes. Il se caractérise par la réalisation de travaux d’aménagement hydraulique sur le déblai de Dyé et sur ceux de Vézannes.

Le déblai de Dyé est un "Ouvrage en Terre Courant" (OTC) du km 134.005 au km 134.295.

Le déblai de Vézannes qui se situe du km 134.805 au km 136.080 se décompose en trois ouvrages en terre :

- Le déblai de la Garenne d'en Bas du km 134.805 au km 135.234.
- Le déblai de Vézannes 1 du km 135.234 au km 135.714.
- Le déblai de Vézannes 2 du km 135.714 au km 136.080.

2.3 - Description synthétique du projet

La ligne Grande Vitesse Paris-Lyon compte en moyenne une circulation journalière de 240 TGV traversant l'axe Combs-La-Ville à Saint-Louis. Ces trains traversent la commune de Vézannes à une vitesse moyenne s'élevant à 300 km/h.

Le projet de création d'un fossé en crête de talus nécessitant le déplacement de la clôture ferroviaire s'inscrit dans un objectif de sécurisation entre les points kilométriques 133+997 et 136+081.

Il intervient à la suite de plusieurs incidents dits « SARRY » pour lesquels le débordement des eaux du drainage longitudinal de la plateforme ferroviaire a emporté des ballasts. Ainsi, l'objectif est de doubler l'ouvrage en crête de talus permettant ainsi de supprimer les dysfonctionnements hydrauliques faisant peser un risque de déstabilisation du ballast.

Parallèlement, le déplacement de la clôture ferroviaire nécessaire à la réalisation du fossé en crête de talus, permettra d'entretenir l'espace afin de préserver la sécurité de l'axe ferroviaire.

Le site est classé « Ouvrage en terre sensible » du km 134.085 au km 135.181 côté V1 et V2 dit « Déblai de la Garenne d'en bas », pour des risques de chutes de blocs.

Le site est également classé « Ouvrage en Terre Particulier » du km 135.234 au km 136.020 côté V1 et V2 : Déblai de Vézannes I et II pour des risques suivants :

- Risque de coulée ou d'inondation du km 135.200 au km 135.300 : bassin versant vers la voie.
- Risque de chute de blocs : du km 135.234 au km 136.080.
- Risque de désordre hydraulique avec perte du support de la voie du km 135.200 au km 135.300 : bassin versant vers la voie.

Des études préalables ont permis d'envisager différentes solutions sur chacune des zones. La notice explicative (pièce B du dossier d'enquête publique) les présente en détail et de manière comparative, mais il est précisé que la solution la plus simple techniquement et la moins onéreuse sera choisie lors de la phase projet.

Il est également possible de se reporter à la pièce F du dossier qui présente les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, conformément à l'article R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les points traités sont les suivants :

- Création d'un fossé en terre revêtu ;
- Création d'une descente d'eau ;
- Destruction de l'accès rail route et reconstruction ;
- Création d'un raccordement à l'aval ;
- Création de dalot et remplacement de buse ;
- Création d'une berlinoise,
- Dépose et repose de la clôture.

Concernant l'estimation sommaire des dépenses, le coût prévisionnel des études et des investigations s'élève à la somme de 1.179.354,00 € HT. Il convient d'y ajouter le coût des

acquisitions foncières réalisées à l'amiable ou par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique :

- Acquisitions foncières : 784,80 € (dont indemnités de emploi pour 130,80 €)
- Frais de gestion (Marché sous-traitance) : 38.780,00 € HT

Le coût prévisionnel global de l'ensemble de l'opération, toutes indemnités confondues s'élève à la somme de 1.218.918,80 €. Les dépenses sont entièrement supportées par SNCF RESEAU.

2.4 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le Règlement National d'Urbanisme (RNU) s'applique intégralement dans les communes qui ne disposent ni d'une carte communale ni d'un plan local d'urbanisme. En l'espèce, les règles d'urbanisme qui s'appliquent dans les Communes de Dyé et de Vézannes sont celles du RNU.

Le périmètre des travaux est situé en dehors des parties urbanisées des communes de Dyé et Vézannes. De ce fait et par principe, l'article L. 111-3 du Code de l'urbanisme dispose qu'« *En l'absence de plan local d'urbanisme, de tout document d'urbanisme en tenant lieu ou de carte communale, les constructions ne peuvent être autorisées que dans les parties urbanisées de la commune* ».

Cependant, et par dérogation à ce principe, l'article L. 111-4 du Code de l'urbanisme précise que « *Peuvent toutefois être autorisées en dehors des parties urbanisées de la commune :*

(...) 2° Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain sur lequel elles sont implantées (...).

Le projet de sécurisation de la Ligne à Grande Vitesse Paris-Lyon sur les communes de Dyé et de Vézannes nécessite des travaux d'aménagement afin de créer un fossé en crête de talus. Il s'agit ainsi d'installations concernant des équipements collectifs. Ces installations nécessitent des acquisitions foncières mais les emprises sont minimales et ne sont pas incompatibles avec l'exploitation agricole.

Par conséquent, l'opération entre dans le champ du 2° de l'article L. 111-4 du Code de l'urbanisme et le dossier conclut qu'au regard des dispositions prévues par le Code de l'urbanisme, et notamment son article L. 111-4, le projet est compatible avec le RNU.

2.5 – Schéma Directeur d'Aménagement et de gestion des eaux

Le département de l'Yonne est concerné par le SDAGE du bassin Seine-Normandie qui a été adopté le 23 mars 2022 par le comité de bassin pour les années 2022 à 2027. L'arrêté portant approbation du SDAGE 2022-2027 a été publié le 06 avril 2022 au journal officiel.

Le SDAGE planifie la politique de l'eau sur une période de 6 ans, dans l'objectif d'améliorer la gestion de l'eau sur le bassin. Ses orientations fondamentales sont les suivantes:

- Protection des milieux aquatiques et humides ;

- Réduction des pollutions diffuses en particulier sur les aires de captages d'alimentation en eau potable ;
- Réduction des pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- La gestion de la ressource en eau ;
- La protection et la restauration de la mer et du littoral.

Le projet de création d'un fossé en crête de talus s'inscrit dans une démarche de préservation de la ressource en eau en assurant notamment la canalisation des eaux pluviales du bassin versant. Il permet également d'anticiper les situations de crises, en évitant le risque d'inondation pouvant par la suite fragiliser l'axe ferroviaire. Le dossier conclut par conséquent que le projet respecte les orientations fondamentales du SDAGE.

3 - Organisation et déroulement de l'enquête publique

3.1 - Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n° E24000022/21 du 18 mars 2024, M. le Président du Tribunal Administratif de Dijon m'a désigné, José JACQUEMAIN, en qualité de commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête publique ayant pour objet : Enquête unique / Déclaration d'utilité publique et parcellaire pour un projet d'acquisition de plusieurs parcelles afin de réaliser des travaux de création d'un fossé le long de la ligne ferroviaire Paris-Lyon sur le territoire des communes de Vézannes et Dyé (89).

M. Bernard MAGNET a été désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

Après m'être assuré de mon indépendance par rapport au projet et après avoir jugé de l'absence d'intérêts directs ou indirects que j'aurais pu avoir avec le maître d'ouvrage, j'ai accepté cette mission.

3.2 - Ouverture de l'enquête

C'est le service de l'Animation des Politiques Publiques Interministérielles et de l'Environnement (SAPPIE) - bureau de l'environnement - de la préfecture de l'Yonne qui s'est chargé de l'organisation de l'enquête. Je me suis rendu dans ce service le 20 mars 2024, afin d'évoquer les conditions dans lesquelles il était envisageable d'organiser l'enquête préalable à la DUP et l'enquête parcellaire. Puis, le projet d'arrêté prescrivant ces enquêtes m'a été soumis pour avis, par courrier électronique.

Ensuite, par arrêté n° PREF-SAPPIE-BE-2024-0143 du 27 mars 2024, M. le Préfet de l'Yonne a porté ouverture « *d'une enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire relative à la réalisation des travaux de création d'un fossé le long de la ligne grande vitesse PARIS-LYON nécessitant l'acquisition par SNCF Réseau de plusieurs parcelles sur le territoire des communes de DYÉ et VÉZANNES* ».

Cette enquête conjointe s'est déroulée du lundi 29 avril 2024 à 9 heures au jeudi 16 mai 2024 à 16 heures, soit durant 18 jours consécutifs.

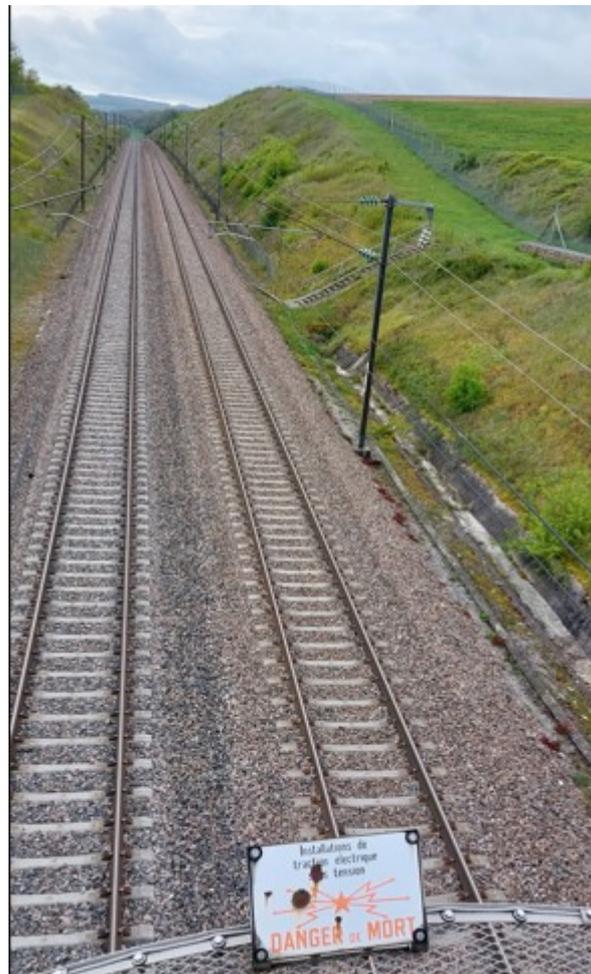
3.3 - Rencontre avec le maître d'ouvrage et visite des lieux

Je me suis rendu sur les lieux du projet le vendredi 26 avril à 9h30 accompagné de M. VEZIN qui assure une assistance à maître d'ouvrage au titre de la société « AME Conseil » et de M. ROBLIN, pilote d'opération à SNCF Réseau.

Dans un premier temps, nous nous sommes positionnés sur le pont routier direction Chablis qui enjambe la LGV au niveau des déblais de Vézannes. De cet endroit surplombant la ligne ferroviaire, on est d'abord surpris par l'importance du relief de ce secteur, puis on prend conscience de la profondeur de la tranchée, de l'ordre de 18 mètres. La problématique de recueil des eaux apparaît alors à l'évidence. On comprend aisément pourquoi il est envisagé de créer un fossé en crête de talus afin de recueillir les eaux du bassin versant, éviter des engorgements en bas de talus et prévenir ainsi le risque de déstabilisation du ballast.

Ensuite, nous nous sommes déplacés sur le déblai de Dyé à la limite entre les deux communes de Dyé et de Vézannes. La situation est similaire quoique la tranchée soit moins profonde.

Aussi précis soient-ils, les plans figurant au dossier restent en deux dimensions. Cette visite de terrain a été particulièrement instructive. La perception du relief et les commentaires des deux techniciens m'ont permis de bien appréhender la problématique sous-jacente au projet, ainsi que la nature des travaux envisagés.



3.4 - Mesures de publicité

En application de l'article 5 de l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête publique conjointe, un avis au public a été publié dans :

- le journal « L'Yonne Républicaine », le 16 avril et le 30 avril 2024,
- le journal « Terres de Bourgogne », le 12 avril et le 3 mai 2024.

Cet avis devait également être affiché, par les soins des maires de Dyé et de Vézannes, huit jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, à tous les endroits où l'attention des tiers serait suffisamment attirée. L'accomplissement de cet affichage devait être certifié par les maires des communes de Dyé et de Vézannes.

Lors des permanences, j'ai pu vérifier la présence de l'avis d'enquête publique, au format A3 sur fond jaune, pendant toute la durée de l'enquête, sur le panneau d'affichage de la mairie de Vézannes.

3.5 - Modalités de consultation des dossiers et de recueil des observations

Conformément à l'article 4 de l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête, le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public en mairie de Vézannes, siège de l'enquête, les :

- lundi 29 avril 2024 de 14 heures à 16 heures,
- jeudi 16 mai 2024 de 14 heures à 16 heures.

Les pièces du dossier ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire-enquêteur, ont été déposés en mairies de Dyé et de Vézannes où ils sont restés à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et aux heures habituels d'ouverture de ces mairies, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner éventuellement ses observations sur le registre.

- Les observations écrites ont pu également être adressées au commissaire enquêteur :
- en mairie de Vézannes, siège de l'enquête publique,
 - par voie électronique, à l'adresse suivante : pref-dup-sncf@yonne.gouv.fr

Elles ont pu être annexées au fur et à mesure de leur arrivée aux registres d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et ont pu être consultées sur le site Internet des services de l'État dans l'Yonne, donc visibles par tous.

Le dossier d'enquête et l'avis d'ouverture d'enquête ont également été consultables sur le site Internet des services de l'État dans le département de l'Yonne ([www.yonne.gouv.fr/Actions de l'Etat/Environnement](http://www.yonne.gouv.fr/Actions%20de%20l'Etat/Environnement)) ainsi que sur un poste informatique mis à disposition du public à la préfecture de l'Yonne (bureau de l'environnement) de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 16 heures 30, sur rendez-vous en téléphonant au 03.86.72.78.14 ou au 03.86.72.79.89.

3.6 - Formalités de fin d'enquête

A la clôture de l'enquête, soit le jeudi 16 mai 2024 à 16 heures, les registres ont été clos et signé par les Maires des communes de Dyé et de Vézannes.

L'article 9 de l'arrêté préfectoral prévoyait également que le commissaire enquêteur devait, dans un délai d'un mois, transmettre au Préfet le dossier, les registres, ainsi que le rapport assorti de ses conclusions motivées sur l'utilité publique de l'opération. Une copie du rapport et des conclusions motivées devait également être adressée à la SNCF Réseau.

Ces documents ont été adressés à M. le Préfet de l'Yonne le 30 mai 2024.

Un exemplaire a également été envoyé à M. le Président du tribunal administratif de Dijon ce même jour.

4 - Observations du public

4.1 - Bilan comptable de la participation du public

Une personne s'est présentée à la première permanence du lundi 29 avril 2024, sans déposer d'observation orale ou écrite.

Une seule observation orale a été recueillie au cours de la permanence du 16 mai 2024.

Aucun courrier n'a été adressé au commissaire enquêteur, ni à la mairie de Vézannes, ni sur la boîte électronique à la préfecture.

Le registre ouvert à la mairie de Dyé est resté vierge.

4.2 - Compte-rendu des permanences

Permanence du lundi 29 avril 2024 de 14h00 à 16h00 à la mairie de Vézannes

Vérification du dossier	Le dossier est à disposition du public, complet et bien ordonné.
Vérification du registre	Le registre est prêt, coté et paraphé, vierge à l'ouverture de la permanence.
Vérification de l'affichage	J'ai constaté la présence de l'avis d'enquête au format A3 sur fond jaune, sur le panneau d'affichage de la mairie.
Personnes reçues	M. Patrick LAROCHE, habitant Vézannes, venu se renseigner sur la nature du projet et les parcelles visées par la DUP. Après vérification, ses terres ne sont pas concernées. Il ne dépose pas d'observation orale ou écrite.
Nombre d'observations écrites reçues	Aucune
Nombre d'observations orales reçues	Aucune
Nombre de courriers déposés	Aucun
Incidents	Néant.

Permanence du jeudi 16 mai 2024 de 14h00 à 16h00 à la mairie de Vézannes

Vérification du dossier	Le dossier est toujours à disposition du public, complet et bien ordonné.
Vérification du registre	Le registre est disponible et vierge de toute observation au début de la permanence.
Vérification de l’affichage	L’avis d’enquête est toujours présent sur la porte d’entrée de la mairie.
Nombre de personnes reçues	Deux : M. Thierry MOTHE, accompagné de M. Kévin MOTHE
Nombre d’observations écrites reçues	Aucune
Nombre d’observations orales reçues	1
Nombre de courriers déposés	Aucun
Incidents	Néant.

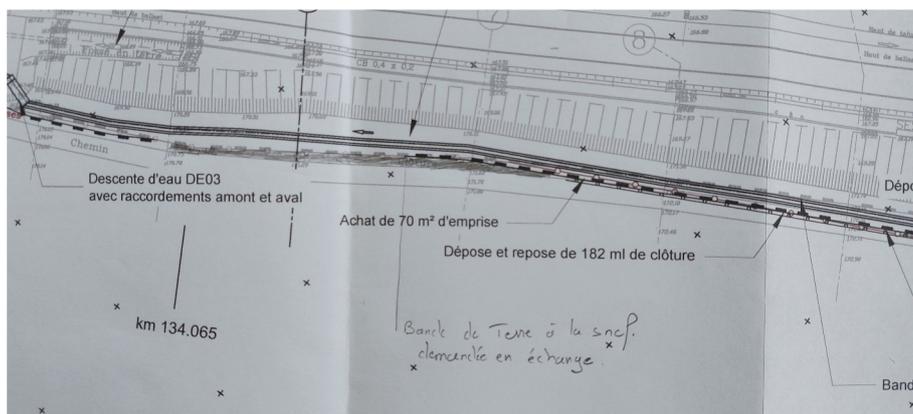
4.3 – Analyse des observations du public

Deux personnes se sont présentées lors des permanences :

- M. Patrick LAROCHE ayant constaté en examinant les plans qu’il n’était pas concerné par le projet et la DUP, n’a pas déposé d’observation orale ou écrite.

- M. Thierry MOTHE, représentant M. Mickaël MOTHE propriétaire de la parcelle ZM 155, accompagné de M. Kévin MOTHE, exploitant de la dite parcelle a déposé une observation orale :

- Il n’est pas d’accord pour céder 148 m² de terre ;
- il demande une compensation foncière plutôt qu’une indemnisation ;
- il propose un échange avec une petite bande de terre appartenant à la SNCF à proximité selon le schéma ci-dessous ;
- il déclare être en contact avec M. Maxime VEZIN qui suit ce dossier pour SNCF Réseau.



Réponse du maître d'ouvrage

Je confirme que M. Thierry MOTHE a bien contacté M. VEZIN.

Concernant sa proposition de compensation foncière, nous ne sommes pas fermés au fait que cette solution puisse convenir, mais il faut que nous étudions en détail sa proposition, notamment le fait que le chemin d'accès longeant la parcelle n'est pas impacté.

Nous allons étudier cela et notre AMO, la Société GEOFIT, reviendra vers M. MOTHE.

Commentaire du commissaire enquêteur

Pour son projet de sécurisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse, la SNCF a besoin de 148 m² à prélever sur la parcelle ZM 155 qui en compte 123 983, ce qui reviendrait à amputer la parcelle de 0,001 %, évalués 47,00 euros par France Domaine. Mais M. MOTHE n'entend pas se départir de la moindre once de terre.

Je lui est suggéré de poursuivre ses contacts avec le maître d'ouvrage afin de rechercher une solution amiable, consistant éventuellement en un échange si cela est possible.

Je note également qu'en septembre 2023 M. Mickaël MOTHE s'était déclaré favorable à la cession de l'emprise.

Fin du rapport d'enquête publique

Fait et clos à Gurgy,
le 30 mai 2024.

José JACQUEMAIN
commissaire enquêteur

**ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

**concernant le projet d'acquisition par la SNCF Réseau de plusieurs parcelles
afin de réaliser des travaux de création d'un fossé
le long de la ligne ferroviaire grande vitesse PARIS-LYON
sur le territoire des communes de DYÉ et VÉZANNES**

**arrêté préfectoral n° PREF-SAPPIE-BE-2024-0143 du 27 mars 2024
consultation du public du 29 avril 2024 à 9h00 au 16 mai 2024 à 16h00**

deuxième partie

CONCLUSIONS et AVIS

**du commissaire enquêteur
José JACQUEMAIN**

**désigné par décision n° E23000123/21 du 28 novembre 2023
du Président du Tribunal Administratif de Dijon**

1 - Rappel de l'objet de l'enquête publique préalable à la DUP

Le projet de SNCF Réseau s'étend du point kilométrique 133.997 au point kilométrique 136.081 de la ligne Grande Vitesse Paris-Lyon, traversant les communes de Dyé et de Vézannes. Il consiste en la réalisation de travaux d'aménagement hydraulique, en l'occurrence la création d'un fossé en crête de talus nécessitant le déplacement de la clôture ferroviaire.

Il s'inscrit dans un objectif de sécurisation. En effet, ce projet intervient à la suite de plusieurs incidents dits « SARRY » pour lesquels le débordement des eaux du drainage longitudinal de la plateforme ferroviaire a emporté des ballasts. Parallèlement, le déplacement de la clôture ferroviaire nécessaire à la réalisation du fossé en crête de talus, permettra d'entretenir l'espace afin de préserver la sécurité de l'axe ferroviaire.

Le maître d'ouvrage indique qu'au regard de l'aspect sécuritaire et économique du projet et compte tenu des acquisitions restantes et des problématiques rencontrées, le recours à l'expropriation est rendu nécessaire.

2 - Résumé des principales caractéristiques du projet

La ligne ferroviaire Grande Vitesse Paris-Lyon compte en moyenne une circulation journalière de 240 TGV traversant l'axe Combs-La-Ville à Saint-Louis. Ces trains traversent la commune de Vézannes à une vitesse moyenne s'élevant à 300 km/h.

Le projet de création d'un fossé en crête de talus nécessitant le déplacement de la clôture ferroviaire s'inscrit dans un objectif de sécurisation entre les points kilométriques 133.997 et 136.081.

Il intervient à la suite de plusieurs incidents dits « SARRY » pour lesquels le débordement des eaux du drainage longitudinal de la plateforme ferroviaire a emporté des ballasts. Ainsi, l'objectif est de doubler l'ouvrage en crête de talus permettant ainsi de supprimer les dysfonctionnements hydrauliques faisant peser un risque de déstabilisation du ballast.

Parallèlement, le déplacement de la clôture ferroviaire nécessaire à la réalisation du fossé en crête de talus, permettra d'entretenir l'espace afin de préserver la sécurité de l'axe ferroviaire.

Le site est classé « Ouvrage en terre sensible » du km 134.085 au km 135.181 côté V1 et V2 dit « Déblai de la Garenne d'en bas », pour des risques de chutes de blocs.

Le site est également classé « Ouvrage en Terre Particulier » du km 135.234 au km 136.020 côté V1 et V2 : Déblai de Vézannes I et II pour des risques suivants :

- Risque de coulée ou d'inondation du km 135.200 au km 135.300 : bassin versant vers la voie.
- Risque de chute de blocs : du km 135.234 au km 136.080.
- Risque de désordre hydraulique avec perte du support de la voie du km 135.200 au km 135.300 : bassin versant vers la voie.

La pièce F du dossier présente les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, conformément à l'article R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les points traités sont les suivants :

- Création d'un fossé en terre revêtu ;
- Création d'une descente d'eau ;
- Destruction de l'accès rail route et reconstruction ;
- Création d'un raccordement à l'aval ;
- Création de dalot et remplacement de buse ;
- Création d'une berlinoise,
- Dépose et repose de la clôture.

Concernant l'estimation sommaire des dépenses, le coût prévisionnel des études et des investigations s'élève à la somme de 1.179.354,00 € HT. Il convient d'y ajouter le coût des acquisitions foncières réalisées à l'amiable ou par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique :

- Acquisitions foncières : 784,80 € (dont indemnités de remploi pour 130,80 €)
- Frais de gestion (Marché sous-traitance) : 38.780,00 € HT

Le coût prévisionnel global de l'ensemble de l'opération, toutes indemnités confondues s'élève à la somme de 1.218.918,80 €. Les dépenses sont entièrement supportées par SNCF RESEAU.

3 - Synthèse du déroulement de l'enquête publique

3.1 - Au sujet du dossier mis à disposition du public

Le dossier d'enquête publique, présenté par SNCF Réseau, contient les pièces requises par l'article R.112-4 du Code de l'expropriation. Je considère par conséquent que son contenu est conforme à la réglementation.

Les documents mis à disposition du public sont de mon point de vue de bonne qualité, bien organisés, illustrés de photos et de cartes parfaitement lisibles. La notice explicative me semble suffisamment détaillée et précise pour permettre une bonne compréhension du projet présenté.

3.2 - Au sujet du déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral n° PREF-SAPPIE-BE-2024-0143 du 27 mars 2024 qui en a fixé les conditions d'organisation.

S'agissant de la publicité de l'enquête, toutes les prescriptions ont été respectées dans les délais requis, publications dans la presse, parutions sur le site Internet de la préfecture, affichages. Il me semble que la publicité de l'enquête a été effectuée de manière satisfaisante.

S'agissant des modalités de consultation du dossier et de recueil des observations, aucun manquement n'est non plus à déplorer : les registres ont été en permanence à disposition du public, les permanences ont eu lieu sans défection, une adresse électronique a été créée à la préfecture.

En conclusion, il me semble possible d'affirmer que l'enquête publique n'a souffert d'aucun défaut d'organisation, qu'elle s'est déroulée sans incident et dans le respect des conditions fixées par l'arrêté préfectoral la prescrivant.

3.3 - Au sujet de la participation du public et des avis exprimés

Aux termes de l'enquête, on est amené à constater qu'une seule observation a été recueillie oralement au cours de la permanence du 16 mai 2024. Aucun courrier n'a été adressé au commissaire enquêteur, ni à la mairie de Vézannes, ni sur la boîte électronique à la préfecture.

Le registre ouvert à la mairie de Dyé est resté vierge.

C'est M. Thierry MOTHE, représentant M. Mickaël MOTHE propriétaire de la parcelle ZM 155, accompagné de M. Kévin MOTHE, exploitant de la dite parcelle qui a déposé l'observation suivante :

- Il n'est pas d'accord pour céder 148 m² de terre ;
- il demande une compensation foncière plutôt qu'une indemnisation ;
- il propose un échange avec une petite bande de terre appartenant à la SNCF à proximité ;
- il déclare être en contact avec M. Maxime VEZIN qui suit ce dossier pour SNCF Réseau.

Je crois nécessaire de préciser que pour son projet de sécurisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse, la SNCF a besoin de 148 m² à prélever sur la parcelle ZM 155 qui en compte 123 983, ce qui reviendrait à amputer la parcelle de 0,001 %, évalués 47,00 euros par France Domaine. Mais M. MOTHE n'entend pas se départir de la moindre once de terre.

Je lui est suggéré de poursuivre ses contacts avec le maître d'ouvrage afin de rechercher une solution amiable, consistant éventuellement en un échange si cela est possible.

4 - Conclusions motivées du commissaire enquêteur

Il s'agit maintenant de se prononcer sur l'utilité publique du projet, autrement dit de savoir si l'intérêt général l'emporte sur les intérêts particuliers.

L'enquête de DUP obéit à des règles juridiques précises qui découlent de la jurisprudence du Conseil d'État n° 78825 « Ville nouvelle Est » du 28 mai 1971. Dans ce célèbre arrêt, le Conseil d'État a précisé quels devaient selon lui être les critères qu'il convenait d'examiner pour pouvoir déclarer qu'une opération était d'intérêt public. Il a notamment précisé que l'utilité publique ne s'appréciait pas seulement en fonction du but poursuivi et de l'intérêt de l'opération projetée, mais aussi, compte tenu du passif de l'opération, c'est-à-dire de ses divers inconvénients. C'est ce qu'on a appelé la « théorie du bilan ».

Ainsi, il convient de procéder à une analyse bilancielle, afin de vérifier qu'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

Cette analyse bilancielle sera conduite à travers les questions suivantes :

- 1 - Le projet mis à l'enquête présente-t-il un caractère d'intérêt général ?

2 - L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs visés par le projet ? Les atteintes à la propriété privée ne sont-elles pas disproportionnées ? Existe-t-il une solution alternative ?

3 - Le coût financier de l'opération n'est-il pas excessif eu égard à son intérêt ?

4 - Le projet est-il compatible avec les documents d'urbanisme existants ?

5 - Les enjeux environnementaux sont-ils pris en compte ?

Le projet présente-t-il un caractère d'intérêt général ?

C'est une démarche de prévention qui est aux fondements de ce projet. L'objectif est de garantir la sécurité des agents de la SNCF Réseau dans le cadre de leur travail d'une part, et des usagers des trains à grande vitesse, d'autre part.

Le dossier apporte des éléments utiles à l'appréciation du contexte : 240 trains circulent en moyenne chaque jour sur cette portion de voie à une vitesse moyenne de 300 km/h. La Ligne Grande Vitesse Paris-Lyon constitue l'axe ferroviaire à grande vitesse le plus chargé de France. Elle génère actuellement un trafic de l'ordre de 40 millions de voyageurs par an.

On comprend alors que tout incident sur les voies puisse avoir de lourdes conséquences en termes de sécurité et que toute interruption de la continuité du service puisse avoir un impact économique considérable.

Créer un fossé en crête de talus permettrait de mieux canaliser les eaux pluviales du bassin versant et d'éviter des dysfonctionnements hydrauliques en fond de déblai, qui font peser un risque de déstabilisation du ballast de la plate-forme ferroviaire. Le débordement des eaux du drainage longitudinal est qualifié par la SNCF de risque « SARRY », pouvant engendrer selon les termes du maître d'ouvrage « *une situation catastrophique* ».

Secondairement, le déplacement de la clôture ferroviaire nécessaire à la réalisation du fossé permettra d'entretenir l'espace le long de la voie, ce qui concourt également à sa sécurisation.

En définitive, il me semble que l'argument de la sécurité l'emporte sur toute autre considération. C'est d'autant plus évident que nous connaissons des phénomènes climatiques de plus en plus violents, épisodes de pluies diluviennes, violents orages, avec des conséquences dramatiques. Au moment où j'écris ce rapport, un glissement de terrain vient de se produire sur la voie SNCF reliant Lyon à Givors, entraînant le déraillement d'un TER. Il y a quelques jours seulement, le Chablisien, situé à quelques kilomètres de Vézannes, placé en vigilance orange, a connu des orages d'une telle intensité que non seulement des vignes ont été détruites, mais que des chemins ont été emportés par des ruissellements.

Qu'il faille revoir la capacité des dispositifs de drainage ne semble pas contestable, d'autant que ces déblais de Vézannes ont déjà connu quelques incidents, certes sans gravité, mais qui ont tout de même conduit à classer le site en « Ouvrage en terre sensible ».

Compte-tenu de la présentation qui en est faite dans le dossier d'enquête publique, j'estime que les travaux de sécurisation envisagés sont assurément d'intérêt général.

L'expropriation envisagée est-elle nécessaire ?

Après la question de l'opportunité du projet, il s'agit de se demander si les atteintes à la propriété privée ne sont pas disproportionnées.

Premièrement, ma visite de terrain m'a permis de constater que la crête des talus au dessus des délais est très étroite. Il n'est pas surprenant que la création d'un fossé à cet endroit nécessite de déplacer légèrement la clôture.

Deuxièmement, le dossier d'enquête publique comprend un plan général des travaux au 1/500, très précis, qui montre que l'emprise nécessaire à la création des fossés ne fait que quelques mètres de large. Il semble que tout a été fait pour limiter la surface à acquérir et je n'ai aucune raison de mettre en cause la pertinence des études effectuées par la maîtrise d'oeuvre SNCF.

Enfin, il faut retenir que les surfaces qui pourraient faire l'objet d'une expropriation sont très faibles :

Référence cadastrale	Surface totale m ²	Emprise sollicitée m ²
ZM 155	123983	148
ZK 31	40390	50
ZO 124	548	548
ZO 123	54802	74
ZO 21	15240	135
ZO 23	49900	953
ZO 22	43340	642
	Total	2550

Ce sont donc 2550 m² qu'il est nécessaire d'acquérir soit par voie amiable, soit par voie d'expropriation. Compte-tenu des enjeux de sécurité exposés au paragraphe précédent et des surfaces en cause, les atteintes à la propriété privée ne me semblent pas exagérées.

Concernant des solutions alternatives, la notice explicative présente une synthèse des études préalables et différentes solutions envisagées sur les 4 zones préalablement définies. C'est manifestement la création d'un fossé en crête de déblai qui présente le plus d'avantages et qui est privilégiée par SNCF Réseau, même s'il est indiqué que c'est la solution la plus simple techniquement et la moins onéreuse qui sera choisie lors de la phase projet.

Il reste à s'interroger sur la nécessité de recourir à l'expropriation.

Le dossier d'enquête publique fournit peu d'informations sur les démarches qui ont été entreprises par le maître d'ouvrage en direction des propriétaires des parcelles concernées, pour éviter de recourir à l'expropriation. A ma demande, SNCF réseau m'a fait parvenir un compte-rendu très détaillé des négociations. J'en retiens les principaux éléments suivants :

- concernant les parcelles ZO21 et ZO23 :

- D'après l'état parcellaire en date du 21/09/21, il semble que la succession de Mme et M. FORGEOT Jean (décédés respectivement en 1994 pour Mme et en 2017 pour M.) ne soit toujours pas réglée.

- Trois tentatives de contacts téléphoniques (avec message laissé) ont eu lieu en mars, avril et juin 2022 avec M. Pierre FORGEOT, un des enfants, sans réponse.

- Il peut être envisagé une prise de contact par courrier avec AR.

- concernant la parcelle ZO22 :

- D'après l'état parcellaire en date du 21/09/21, il semble que la succession de Monsieur FORGEOT Jean ne soit toujours pas réglée. Les enfants apparaissent donc comme héritiers présumés mais également comme propriétaires indivis.

- Trois tentatives de contacts téléphoniques (avec message laissé) ont eu lieu en mars, avril et juin 2022 avec M. Pierre FORGEOT, un des enfants, sans réponse.

- Un courrier de contact informant les propriétaires du besoin de maîtrise foncière a été envoyé. Ce courrier a eu pour effet d'obtenir un appel téléphonique de la part de l'épouse de M. FORGEOT Guy. Questionnée sur l'exploitant en place, elle indique que cela pourrait être M. Pierre

FORGEOT. Ce dernier ne verse aucun fermage.

- 24/06/22 : Prise de contact téléphonique vers Pierre FORGEOT : pas de réponse, message laissé.

- 27/06/22 : **réception d'une lettre recommandée dans laquelle Monsieur Guy FORGEOT donne son consentement pour la vente de la parcelle ZO 22** dans le cadre de l'opération de sécurisation de la LGV. Ce dernier précise qu'en cas de convocation devant un juge, il refusera de se déplacer et de payer un avocat. Il ne souhaite pas entendre parler de l'héritage de son père, Monsieur Jean FORGEOT.

- concernant la parcelle ZO20 :

- D'après l'état parcellaire en date du 21/09/21, deux propriétaires sont identifiés :

- Madame RAOULT Alice née en 1935, placée sous curatelle renforcée.

- Madame FERRARI Isabelle née en 1962, sa fille.

- Madame RAOULT étant placée sous curatelle renforcée, plusieurs contacts téléphoniques sont tentés en 2022 avec Mme SAVADOGO, sa curatrice, sans succès.

- Un courrier de contact informant les propriétaires du besoin de maîtrise foncière a eu pour effet d'obtenir un appel téléphonique de la part de Mme FERRARI qui informe du décès de sa mère (la succession est régularisée). Elle attend la réception de la promesse de vente avant de se positionner, mais souhaite traiter à l'amiable.

- 26/03/24 : **Signature de la promesse de vente par la propriétaire.** Reste à traiter le sujet de l'exploitante en place.

- concernant la parcelle ZK31 :

- D'après l'état parcellaire en date du 21/09/21, deux propriétaires sont identifiés : les époux DOYEN.

- Depuis mars 2022, plusieurs contacts téléphoniques et écrits ont eu lieu avec M. DOYEN Jérôme au sujet de la valeur de l'emprise.

- 12/04/24 : Echange entre M. DOYEN et M. VEZIN (SNCF) chargé de l'opérationnel sur le projet de Vézannes/Dyé afin de trouver une solution à l'amiable.

- 16/04/24 : Echange entre M. DOYEN et Mme MOREAU (Cheffe de projet GEOFIT). Le propriétaire a exprimé sa volonté de parvenir à une solution amiable pour cette transaction. Il est en phase avec le prix de vente total de 20€. En contrepartie, il souhaite que SNCF Réseau puisse acquérir un linéaire de 4 à 5 mètres de recul sur le reste de la parcelle ZK n°31 le long de la voie ferroviaire, hors emprise du projet, afin de ne plus avoir d'entretien d'élagage d'arbre à effectuer sur demande de la SNCF Réseau.

- SNCF Réseau refuse l'acquisition du linéaire avec comme arguments principaux que SNCF Réseau n'a pas vocation à acquérir du foncier autre que pour les besoins de la ligne ferroviaire et que seule la surface de 50 m² sur la parcelle ZK n°31 est nécessaire pour la sécurisation de la ligne ferroviaire.

- Suite à la communication du refus de la SNCF Réseau, le propriétaire indique ne pas vouloir conclure à l'amiable la vente de la parcelle ZK n°31 et souhaite continuer la suite de la procédure. Il indique qu'il est inutile de lui transmettre par voie postale une promesse unilatérale de vente.

- 17/04/24 : **Monsieur DOYEN indique par retour de mail, être favorable à une solution amiable.** Faisant simplement le constat que « *la ligne TGV passe trop près de ma parcelle et je souhaiterais profiter de "l'occasion" pour céder environ une surface de 2000 à 2500 m² (soit 50 m sur 4 à 5 m de large) afin que sur le long terme Sncf Réseau et moi-même gagnons en tranquillité et en simplification.* »

- concernant la parcelle ZM155 :

- 29/09/23 : Echange téléphonique avec M. MOTHE Mikael, propriétaire de la parcelle et exploitant via une SCEA. Ce dernier informe que, compte tenu de la faible surface, il est favorable à la cession de l'emprise. Il doit cependant en informer les autres membres de la SCEA.

- 04/10/23 : Echange avec M. Thierry MOTHE, le père du propriétaire, co-gérant de la SCEA. Ce dernier nous informe de son opposition à la cession de l'emprise. Il évoque une pression foncière forte dans le secteur. Il craint de perdre à l'avenir d'autres surfaces de la même façon. Il évoque la possibilité d'être compensé foncièrement plutôt que financièrement.

- 29/01/24 : Envoi d'un mail au propriétaire lui demandant de se positionner sur la vente de l'emprise en lui précisant le prix d'acquisition ainsi que les plans d'emprise. Pas de retour à ce jour.

En conclusion, je suis amené à faire le constat que les contacts entrepris depuis environ deux ans avec les propriétaires ou leurs ayant droit ne permettent pas d'entrevoir la possibilité d'acquérir tous les terrains nécessaires aux travaux de sécurisation par voie amiable dans des délais raisonnables.

Le coût financier de l'opération n'est-il pas excessif eu égard à son intérêt?

La pièce G du dossier présente une estimation sommaire des dépenses. Les principaux postes de dépenses du projet sont les suivants :

	Montant HT
Rémunération de la maîtrise d'oeuvre d'études	143.328,00 €
Travaux	910.553,00 €
Provision pour risques	91.055,00 €
Dépenses du MOA	8.035,00 €

Rémunération de la MOA	26.383,00 €
Montant prévisionnelle des acquisitions foncières	39.564,80 €
TOTAL	1.218.918,80 €

Ces dépenses seraient entièrement supportées par SNCF Réseau. Le coût prévisionnel global de l'ensemble de l'opération est important, mais on retiendra que le montant global des acquisitions foncières ne représente qu'une petite part du budget qui se décompose lui-même en :

- ▶ Acquisitions foncières : 784,80 €. (dont indemnités de emploi pour 130,80 €)
- ▶ Frais de gestion (Marché sous-traitance) : 38.780,00 € HT

Ainsi, l'achat des terrains évalué par France Domaine ne représente qu'une infime part du coût de l'opération :

- ▶ 47,00 € le montant de l'acquisition foncière d'une partie de la parcelle ZM 155 sise à DYE
- ▶ 17,00 €, le montant de l'acquisition foncière d'une partie de la parcelle ZK 31 sise à VEZANNES
- ▶ 175,00 € le montant de l'acquisition foncière d'une partie de la parcelle ZO 20 sise à VEZANNES
- ▶ 237,00 € le montant de l'acquisition foncière d'une partie des parcelle ZO 21 et 23 sise à VEZANNES
- ▶ 178,00 € le montant de l'acquisition foncière d'une partie de la parcelle ZO 22 sise à VEZANNES.

Il ne m'appartient pas de mettre en question ces estimations des services de l'Etat, j'en prends acte, mais il faut reconnaître que ces montants n'encouragent certainement pas les propriétaires à la cession de leurs terrains.

Le projet est-il compatible avec les documents d'urbanisme ?

En l'absence de carte communale ou de plan local d'urbanisme, les règles d'urbanisme qui s'appliquent dans les Communes de Dyé et de Vézannes sont celles du RNU.

Mais le périmètre des travaux est situé en dehors des parties urbanisées de ces communes et l'article L. 111-3 du Code de l'urbanisme dispose qu'« *En l'absence de plan local d'urbanisme, de tout document d'urbanisme en tenant lieu ou de carte communale, les constructions ne peuvent être autorisées que dans les parties urbanisées de la commune* ».

Cependant, et par dérogation à ce principe, l'article L. 111-4 du Code de l'urbanisme précise que « *Peuvent toutefois être autorisées en dehors des parties urbanisées de la commune :*

(...) 2° Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain sur lequel elles sont implantées (...).

Le projet consiste à sécuriser la ligne ferroviaire existante qui est indiscutablement un équipement collectif.

Par ailleurs, la création du fossé et les autres aménagements hydrauliques nécessitent de déplacer la clôture de quelques mètres, mais les emprises nécessaires sont peu importantes.

Rappelons que les acquisitions foncières seraient de 2550 m² au total. Par conséquent, il me semble que l'impact sur l'activité agricole restera modéré.

En conclusion, on conviendra que l'opération entre dans le champ du 2^o alinéa de l'article L. 111-4 du Code de l'urbanisme et qu'en conséquence elle est compatible avec le RNU.

Les enjeux environnementaux sont-ils pris en compte ?

Le dossier contient peu d'informations à ce sujet ; il traite essentiellement de la compatibilité avec le SDAGE. S'agissant de réaliser des aménagements hydrauliques, cette approche est plutôt logique.

Le département de l'Yonne est concerné par le SDAGE du bassin Seine-Normandie qui a été adopté le 23 mars 2022 par le comité de bassin pour les années 2022 à 2027. Ses orientations fondamentales sont les suivantes :

- Protection des milieux aquatiques et humides ;
- Réduction des pollutions diffuses en particulier sur les aires de captages d'alimentation en eau potable ;
- Réduction des pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- La gestion de la ressource en eau ;
- La protection et la restauration de la mer et du littoral.

En assurant notamment la canalisation des eaux pluviales du bassin versant, le projet de création d'un fossé en crête de talus s'inscrit dans une démarche de prévention des risques de saturation des dispositifs de recueil des eaux et d'inondation de la voie. Il ne me semble pas susceptible d'engendrer une quelconque pollution. J'en conclus que ce projet ne contrevient pas aux objectifs du SDAGE.

Ceci dit, des précautions particulières devront être prises en phase de travaux pour éviter tout risque accidentel.

S'agissant des impacts sur la faune, le déplacement de la clôture de quelques mètres seulement ne modifiera en rien l'effet de barrière quasi infranchissable qui existe déjà.

Conclusion générale de l'analyse bilancielle : bilan avantages / inconvénients du projet

Les avantages du projet :

- prévention des risques de déstabilisation du ballast
- sécurisation de la Ligne Grande Vitesse et de ses usagers
- respect des garanties de sécurité au travail pour les agents de la SNCF
- opération compatible avec les règles d'urbanisme du RNU
- faible superficie des emprises foncières nécessaires au projet
- impact très limité sur l'environnement

Les inconvénients du projet :

- à défaut d'accord amiable, atteinte au droit de propriété par le recours à l'expropriation, sur des superficies néanmoins très réduites
- nuisances temporaires pendant les travaux

De l'analyse bilancielle dans son ensemble et des arguments développés précédemment, je conclus que les avantages présentés par le projet l'emportent sur les inconvénients.

5 – Avis du commissaire enquêteur

Vu les conclusions motivées ci-avant et étant donné que :

- le dossier présenté au public est constitué des documents prévus par la réglementation,
 - le contenu de ces documents permet une bonne compréhension du projet,
 - l'enquête publique a été organisée dans le respect de la réglementation en vigueur et s'est déroulée sans incident,
 - le public a eu la possibilité d'exprimer librement son avis et de faire part de ses observations sur le registre papier, par courrier adressé au commissaire enquêteur ou par courrier électronique,
 - l'observation de M. MOTHE a été prise en compte,
-
- la sécurisation de la ligne ferroviaire est assurément d'intérêt général,
 - l'atteinte à la propriété privée est très limitée,

considérant également que **l'analyse bilancielle met en évidence que les avantages de l'opération projetée l'emportent sur les inconvénients,**

j'émet un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique concernant **le projet d'acquisition par la SNCF Réseau de plusieurs parcelles afin de réaliser des travaux de création d'un fossé le long de la ligne ferroviaire grande vitesse PARIS-LYON sur le territoire des communes de DYÉ et VÉZANNES.**

Fait et clos à Gurgy,
le 30 mai 2024.



José JACQUEMAIN
commissaire enquêteur