



SOMMAIRE :

PARTIE 1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET	3
1.1 DÉSIGNATION DU MAÎTRE D'OUVRAGE :	3
1.2 CONTEXTE COMMUNAL :	3
1.3. CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION :	3
1.3.1. Situation géographique :	3
1.3.2. Caractéristiques de la ligne ferroviaire :	4
1.3.3. Objectifs et présentation du projet :	4
PARTIE 2 : CHOIX DU SITE ET PARTI D'AMÉNAGEMENT	4
2.1 GENÈSE DU PROJET :	4
2.2 CHOIX DU SITE ET RAISONS QUI ONT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET :	5
2.2.1 Choix du site et raison de ce projet :	5
2.2.2. Solutions envisagées :	6
PARTIES 3 : COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME	10
3.1 LE RÈGLEMENT NATIONAL D'URBANISME :	10
3.2. SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) :	12
PARTIE 4 : JUSTIFICATION DE L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET	12
4.1. UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET :	12
4.1.1. Répondre à une démarche sécuritaire :	12
4.1.2. Favoriser la mobilité urbaine :	13

4.2. BILAN DES AVANTAGES ET DES INCONVÉNIENTS DE L'OPÉRATION :	13
--	----

4.3. LA NÉCESSITÉ DE RECOURIR À L'EXPROPRIATION :	13
---	----

PARTIE 1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

La présente notice a pour objet d'expliciter les raisons permettant de considérer que le projet de création d'un fossé en crête de talus nécessitant le déplacement de la clôture ferroviaire est d'utilité publique.

1.1 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

1.2 CONTEXTE COMMUNAL :

La Commune de Vézannes est une commune française située sur le territoire de la Communauté de communes Le Tonnerrois en Bourgogne dans le département de l'Yonne, en région Bourgogne-Franche-Comté.

Entourée par les communes de Dyé, Tissey et Bernouil, la Commune de Vézannes est située à 3 km au sud-est de Dyé

Son territoire s'étend sur 900 hectares. L'altitude la plus haute sur la Commune de Vézannes se situe à 277m, et l'altitude la plus basse à 155m.

1.3. CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION :

1.3.1. Situation géographique :

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.

Le présent projet se caractérise par la réalisation de travaux d'aménagement hydrauliques sur le déblai de Dyé et sur ceux de Vézannes consécutifs à la Ligne Grande Vitesse de Paris Sud-Est dans le département de l'Yonne (89).

- ↪ 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.

1.3.2. Caractéristiques de la ligne ferroviaire :

La ligne Grande Vitesse Paris-Lyon dénombre actuellement un nombre moyen de circulation journalière de 240 Trains Grandes Vitesses traversant l'axe Combs-La-Ville à Saint-Louis. Ces Trains Grandes Vitesses traversent ainsi la Commune de Vézannes pour une vitesse moyenne s'élevant à 300 km/h.

1.3.3. Objectifs et présentation du projet :

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 du périmètre autour de la Ligne à Grande Vitesse Paris-Lyon entre le point kilométrique 133+997 au kilomètre 136+081.

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 à emporter 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 de la plateforme ferroviaire des déblais sur la Commune de Vézannes.

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.

PARTIE 2 : CHOIX DU SITE ET PARTI D'AMÉNAGEMENT

2.1 GENÈSE DU PROJET :

En 1993, une visite d'expertise a été réalisée sur le site de Vézannes suite aux chutes de petites pierres venant encombrer les fossés. Il avait été alors décidé d'étendre la protection passive par barrière grillagées à l'ensemble de la zone de Vézannes.

En 1994, de violents orages ont entraînés des désordres côtés du site de la Garenne d'en Bas, entraînant de l'érosion au niveau du fossé de terre.

En 2000, un incident est survenu sur la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Lyon sur la commune de Vézannes dû à un emportement de ballast par débordement des eaux du drainage longitudinal de la plateforme ferroviaire. A la suite de cet incident la société SNCF Réseau a engagé en tant que gestionnaire délégué de l'infrastructure un ensemble de démarches afin de mieux caractériser le risque dit « Sarry ».

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 de risque de chutes de blocs. A ce titre, le 23 octobre 2008, des chutes de blocs ont eu lieu sur le site au km 134.085. A des fins de sécurité, des visites de site sont prévues régulièrement et des visites plus détaillées sont organisées tous les six ans.

D'un point de vue historique de désordres : ce site du Km 135+234 au Km 136+020 côté V1 et V2 : **Déblai de Vézannes I et II**, a subi des incidents sans gravité :

- 01/12/1993 : glissement superficiel au Km 135.657 V2.
- 31/12/1993 : glissement au Km 135.657 V2.
- 31/12/1993 : coulée au Km 135.785 V2.
- 04/03/2004 : chute de bloc.

2.2 CHOIX DU SITE ET RAISONS QUI ONT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET :

2.2.1 Choix du site et raison de ce projet :

Suite à l'incident susvisé, une campagne d'expertise a été ainsi initiée sur les Lignes à Grande Vitesse les plus anciennes afin de repérer les sites à risque de débordement de drainage pouvant impacter les circulations ferroviaires.

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 de risque 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.

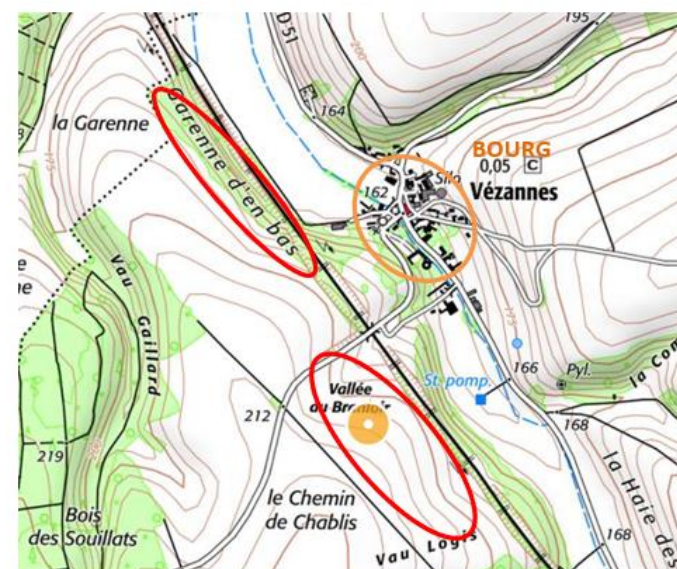
Ainsi, l'axe ferroviaire implanté sur la Commune de Vézannes est concerné par ce risque, ce qui a amené la SNCF Réseau à envisager différentes solutions dont le projet de création d'un fossé terre en crête de talus. Ce projet permet ainsi de supprimer les dysfonctionnements hydrauliques, qui pèsent sur les déblais de Vézannes susmentionnés.

Ce projet permettrait la sécurisation de l'axe ferroviaire, des usagers ainsi que des habitants dont le domicile est situé à proximité de ce dernier, en supprimant les risques de déraillement qui subsistent actuellement.

En effet, et tels qu'il est précédemment précisé, la vitesse moyenne des trains grandes vitesses est de 300km/h et le nombre moyen de circulation journalière, est à hauteur de 240 trains grandes vitesses.

Ces facteurs liés à un incident dit « Sarry » pourraient engendrer une situation « catastrophique », ce qui justifie la raison du projet de création d'un fossé terre en crête de talus.

Vue aérienne du site



 Implantation du projet

2.2.2. Solutions envisagées :

Ci-après les études préalables et différentes solutions envisagées.

Zone 1 : du Km 133+997 au Km 134+241

La maintenance des ouvrages existants, à savoir :

- ✓ Curage du dalot sous le pont rail au km 133.944 sur 35 ml ;
- ✓ Curage de la buse DN 400 au km 133.944 sur 5 ml et des fossés amont et aval sur 8 ml ;
- ✓ Curage du fond de fossé terre revêtu du km 133.950 au km 134.269 sur 50 ml ;
- ✓ Curage du Caniveau Béton en pied de déblai sur 50 ml ;
- ✓ Curage de la buse DN 400 de sortie du CB au km 134.284.

N'est pas suffisante pour éliminer le risque Sarry.

Les solutions envisagées étaient les suivantes :

Solution 1 : Création d'un fossé en crête de déblai (privilégiée)

- ✓ Création d'un fossé terre revêtu FTR 1/1 50-35 R30 du km 134.039 au km 134.241 sur 202 ml ;
- ✓ Création d'une descente d'eau lisse de type DE 03 avec un raccordement amont et un raccordement aval (RA05) au km 134.038 ;
- ✓ Destruction de l'accès rail route dans l'axe de la fouille et reconstruction de l'accès sur 29 ml ;
- ✓ Pose d'un dalot 0,5 x 0,5 m sur 38 ml avec un recouvrement d'à minima 50 cm ;
- ✓ Création d'un raccordement à l'aval du dalot sur le fossé terre revêtu au km 134.000;

- ✓ Dépose de la glissière de sécurité présente en crête du km 134.187 au km 134.241 sur 45 ml et pose d'une nouvelle glissière de sécurité entre le chemin carrossable et le fossé du km 134.117 au km 134.241 sur 124 ml ;
- ✓ Dépose et repose de la clôture en crête sur 130 ml ;
- ✓ Dépose et repose d'un portillon d'accès au km 134.225 ;
- ✓ Pose d'une grille anti-pénétration à barreaux horizontaux au passage du fossé sous la clôture ;
- ✓ Pose d'un caillebotis sur le fossé en face de l'escalier au km 134.225 (passage piéton conservé).

Solution 2 : Création d'un caniveau en pied de déblai (solution non privilégiée)

- ✓ Déplacement du caniveau à câbles du km 134.107 au km 134.269 sur 162 ml ;
- ✓ Déplacement d'une chambre SES au km 134.132 ;
- ✓ Destruction de l'escalier et reconstruction sur 4 ml ;
- ✓ Retalutage du pied de déblai pour dégager un accès travaux et confortement provisoire sur 180 ml ;
- ✓ Pose d'un caniveau hydraulique de 60x70 cm avec un caillebotis du km 134.070 au km 134.285 sur 115 ml ;
- ✓ Recréation du pied de talus sur 180 ml ;
- ✓ Raccordement au fossé existant au km 134.285 avec une descente d'eau coulée en place assurant la transition caniveau-fossé.

Comparaison des solutions

Critères	Solution 1 :	
	Fossé en crête de déblai + dalot sous accès	Caniveau hydraulique en pied de déblai
Contraintes ferroviaires et routières	Travaux réalisés hors zone dangereuse. Travaux à proximité de la voie au niveau de l'accès rail route mais sans consignation caténaire	Travaux réalisés sous consignation caténaire. Travaux en pied de déblai à proximité des circulations et des poteaux caténares.
Acquisitions foncières	Hypothèse faite qu'aucune acquisition n'est nécessaire. Le levé du géomètre expert le confirmera avant le PRO.	Aucune.
Fiabilité des dispositifs	Pente importante du fossé crête (de 11 à 33 mm/m) permettant un bon auto curage tout comme le dalot sous l'accès (10 mm/m)	Risque d'arrivée de matériaux provenant du talus dans le caniveau. Peu d'autocurage dû à la faible pente du dispositif.
Maintenabilité	Dispositifs facilement accessibles et visitables.	Dispositifs en pied de déblai difficilement accessibles.
Faisabilité technique	Travaux de terrassement réalisés couramment.	Travaux compliqués par l'accessibilité du pied de déblai et la proximité des circulations. Nécessité de déplacer le caniveau à câbles et une chambre de tirage.
Conditions d'accès et de stockage	Accès dans les emprises par le portail existant et en crête par le chemin carrossable. Stockage des terrassements hors emprise (voir avec l'agriculteur riverain).	Travaux réalisés en pied de déblai nécessitant la création d'un passage pour les engins chantier (retalutage provisoire du pied de déblai sur 180 ml avec mise en place d'un confortement provisoire). Stockage des terrassements hors emprise (voir avec l'agriculteur riverain).

A la lecture de ce comparatif, il apparaît que la solution la plus simple techniquement et la moins onéreuse est la solution 1, qui consiste à la création d'un fossé terre revêtu en crête de déblai raccordé au fossé en pied de remblai.

Les travaux se réalisent en grande partie en crête de déblai et également au niveau de l'accès rail-route.

Cette solution présente les avantages suivants :

- ✓ Réalisation des travaux dans les emprises,
- ✓ Accessibilité très bonne en crête et au niveau de l'accès,
- ✓ Pas de travaux en zone dangereuse ou sous consignation caténaire,
- ✓ Coût des travaux moins importants que la solution 2.

Zone 2 : du Km 135+168 au Pk 135+240 :

La maintenance des ouvrages existants, à savoir :

- ✓ Curage du fossé terre revêtu du Km 134+765 au Pk 135+168 sur 567 ml présent entre la zone 1 et la zone 2,
- ✓ Revêtement du fossé sur 2 ml au Pk 135+228.

N'est pas suffisante pour éliminer le risque Sarry.

Solution 1 : Remplacement de la buse sous le pont route par un dalot (privilegiée)

- ✓ Destruction ou remblaiement provisoire du fossé terre revêtu du km 135.195 au km 135.232 sur 37 ml pour permettre aux engins travaux de circuler en piste ;
- ✓ Ouverture du perré sur 27 ml pour permettre la dépose de la buse DN500 et la pose d'un dalot 1,0x 1,0 m ;
- ✓ Création d'un blindage provisoire ;
- ✓ Re-crétion du perré bétonné et d'un escalier de visite ;
- ✓ Re-crétion du fossé terre revêtu du km 134.195 au km 134.232 en pied suite aux travaux;
- ✓ Création d'un FTR 1/1 50 - 35 R30 du km 135.190 au km 135.240 en crête de déblai sur 50 ml ;
- ✓ Création d'une descente d'eau DE03 GC sur 7 ml avec un raccordement amont et un raccordement aval (RA05).

Solution 2 : Création d'un bassin de rétention (non privilégiée)

- ✓ Terrassement de 9000 m³ sur 2500 m² pour créer le bassin de rétention ;
- ✓ Etanchéité du fond du bassin pour éviter l'infiltration dans le sol en crête de déblai ;
- ✓ Création d'une rampe d'accès vers le fond du bassin pour l'accès des engins d'entretien ;

- ✓ Création d'un fossé terre revêtu FTR 1/1 sur 37 ml en crête de déblai
- ✓ Création d'une descente d'eau DE03 GC sur 7 ml avec un raccordement amont et un raccordement aval;
- ✓ Création d'un ajutage et d'un déversoir de sécurité ;
- ✓ Achat d'emprises (4000 m²) et réalisation de nouvelles clôtures LGV;
- ✓ Possibilité de dépôt de dossier loi sur l'eau.

Solution 3 : Fonçage d'une buse en crête de déblai (non privilégiée)

- ✓ FTR 1/1 50 - 50 R45 du km 135.202 au km 135.300 sur 73 ml ;
- ✓ Buse DN 1000 foncée sous le remblai routier sur 36 ml;
- ✓ Descente d'eau DE03 GC avec des bajoyers de 65 cm sur 9 ml avec un raccordement amont et un raccordement aval;
- ✓ Achat d'emprises (850 m²).

Comparaison des solutions :

Critères	Solution 1 : Remplacement de la buse DN500 par un dalot 1,0 x 1,0 m	Solution 2 : Bassin de rétention en crête	Solution 3 : Fonçage d'une buse DN 1000 sous le remblai routier
Contraintes ferroviaires et routières	Travaux réalisés hors zone dangereuse mais aux abords des voies (destruction du perré du pont). Confortement provisoire à valider par les ouvrages d'art pour ne pas compromettre la stabilité du pont route.	Travaux réalisés hors zone dangereuse.	Travaux réalisés hors zone dangereuse. Travaux sous une route départementale, accord de la mairie nécessaire (fermeture temporaire de la route à prévoir).
Acquisitions foncières	Hypothèse faite qu'aucune acquisition n'est nécessaire. Le levé du géomètre expert le confirmera avant le PRO.	4 000 m ² d'acquisition.	850 m ² d'acquisition.
Fiabilité des dispositifs	Dispositif pérenne avec pentes suffisantes pour auto curage.	Débordement du bassin géré par une surverse vers le pied de déblai.	Dispositif pérenne. Dysfonctionnement compensé par les aménagements présents en pied de déblai.
Maintenabilité	Dispositifs difficilement accessible car en pied de déblai mais facilement visitables.	Maintenance importante à prévoir pour l'Infrapôle avec curage du fond de bassin régulier et nettoyage de l'ajutage.	Maintenance aisée pour les dispositifs en crête.
Faisabilité technique	Travaux compliqués en pied de déblai avec création d'une rampe d'accès, destruction d'une partie du fossé terre revêtu et reconstruction.	Travaux de terrassement réalisés couramment.	Travaux techniques compliqués nécessitant un matériel adapté. Risque de déstabilisation du remblai routier lors du fonçage.
Conditions d'accès et de stockage	Accessibilité très mauvaise en pied de déblai. Création d'une rampe de 3 m de hauteur pour les engins travaux obligatoire. Pas de gros volume de terrassements à stocker.	Bonne accessibilité par la voie communale. Nécessité de trouver une grande zone de stockage pour les terrassements (3000 m ³).	Accessibilité compliquée sur la riserme et côté nord du pont route. Création d'une rampe de 6 m de hauteur obligatoire.
Réglementation	-	Dossier Loi sur l'Eau possible	-

La solution 1 a les avantages suivants:

- ✓ Pas d'acquisition d'emprises ;

- ✓ Dispositif pérenne et ne nécessitant pas beaucoup d'entretien; cependant cette solution a les inconvénients suivants :
- ✓ Coût équivalent à la solution 3;
- ✓ Travaux sous interception au niveau du perré ;
- ✓ Faible accessibilité en pied de déblai.

Zone 3 : du Pk 135+240 au Pk 135+460 :

Solution 1 : Création d'un fossé en crête (privilégiée)

- ✓ Création d'un FTR 1/1 50 - 50 R45 du km 135.240 au km 135.460 sur 224 ml ;
- ✓ Dépose et repose de la clôture LGV en crête sur 200 ml ;
- ✓ Achat d'emprises (150 m²).

Solution 2 : Création d'un caniveau en pied de déblai (solution non privilégiée)

- ✓ Dépose et repose de la barrière grillagée sur 275 ml ;
- ✓ Création possible d'une rampe d'accès de 4 m de hauteur ;
- ✓ Terrassement du pied de déblai pour dégager un accès travaux et confortement provisoire sur 283 ml ;
- ✓ Pose d'un caniveau béton hydraulique de 50x50 cm avec un caillebotis du km 135.231 au km 135.514 sur 283 ml ;
- ✓ Recréation du pied de talus et soutènement provisoire sur 283 ml ;
- ✓ Raccordement au fossé existant au km 135.231 avec une descente d'eau.

Comparaison des solutions :

Critères	Solution 1 : Fossé en crête de déblai	Solution 2 : Caniveau hydraulique en pied de déblai
Contraintes ferroviaires et routières	Travaux réalisés hors zone dangereuse et sans consignation caténaire.	Travaux réalisés sous consignation caténaire. Travaux en pied de déblai à proximité des circulations et des poteaux caténares.
Acquisitions foncières	Afin de maintenir une bande de maintenance de 3,5 m, il est nécessaire d'acquérir une bande d'1 à 1,5 m en crête soit 150 m ² .	Aucune.
Fiabilité des dispositifs	Pente importante du fossé crête permettant un bon auto curage. (pente de 20 mm/m minimum)	Risque d'arrivée de matériaux provenant du talus dans le caniveau. Pas d'autocurage dû à la faible pente du dispositif.
Maintenabilité	Grâce à l'achat d'emprises, une bande de maintenance de 3,5 m est rétablie sur tout le linéaire. Bonne accessibilité pour la maintenance.	Dispositifs en pied de déblai difficilement accessibles.
Faisabilité technique	Travaux de terrassement réalisés couramment.	Travaux compliqués par l'accessibilité du pied de déblai et la proximité des circulations. Réalisation de terrassements compliqués sur une paroi rocheuse constituée de calcaires fracturés en pied.
Conditions d'accès et de stockage	Accès dans les emprises par le pont route au km 135.181 via une passe américaine à aménager. Stockage des terrassements hors emprise (voir avec l'agriculteur riverain).	Travaux réalisés en pied de déblai nécessitant la création d'une rampe de 4 m dans le déblai et d'un passage pour les engins chantier (retalutage provisoire du pied de déblai sur 283 ml avec mise en place d'un confortement provisoire) Stockage des terrassements hors emprise (voir avec l'agriculteur riverain).

La solution la plus simple techniquement et la moins onéreuse est la solution 1 qui consiste à la création d'un fossé terre revêtu en crête de déblai raccordé au fossé en pied de déblai. Les travaux sont réalisés intégralement en crête de déblai.

Cette solution présente les avantages suivants :

- ✓ Création d'une bande de maintenance en crête ;
- ✓ Accessibilité en crête plutôt bonne ;
- ✓ Coûts moins importants que pour la solution 2;

Cependant cette solution a l'inconvénient suivant :

- ✓ Achat d'emprises en crête afin de conserver la bande de maintenance.

Zone 4 : du Pk 135+460 au Pk 136+081 :

Solution unique : Création d'un fossé en crête et d'un caniveau en pied de déblai (privilégiée)

- ✓ Création d'un FTR 1/1 50 - 35 R30 du km 135.460 au km 135.841 sur 378 ml ;
- ✓ Création d'un carrefour revêtu au km 137.714 ;
- ✓ Achat d'emprises (400 m²) ;
- ✓ Création d'une DE 03 GC (hauteur de bajoyers de 50 cm) avec raccordement amont et aval ;
- ✓ Création d'un dalot 0,7 x 0,7 m en pied de déblai du km 135.714 au km 135.837 sur 120 ml ;
- ✓ Retalutage du pied de déblai sur 120 ml ;
- ✓ Dépose et repose de la barrière grillagée de protection en pied de talus sur 120 ml ;
- ✓ Revêtement du fossé terre du km 135.837 au km 136.066 sur 229 ml.

Critères	Solution unique : Fossé en crête de déblai puis dalot 0,7 x 0,7 en pied de déblai
Contraintes ferroviaires et routières	Travaux réalisés hors zone dangereuse en crête de déblai Travaux très proches de la voie pour la mise en place du dalot, travaux sous consignation caténaire.
Acquisitions foncières	Afin de conserver une bande de maintenance de 3,5 m, il est nécessaire d'acquérir une bande d'1 à 1,5 m en crête soit 350 m ² .
Fiabilité des dispositifs	Pente importante du fossé crête permettant un auto curage satisfaisant. Pente suffisante également dans le dalot (8 mm/m minimum).
Maintenabilité	Grâce à l'achat d'emprises, une bande de maintenance de 3,5 m est rétablie sur tout le linéaire en crête. Bonne accessibilité pour la maintenance.
Faisabilité technique	Travaux de terrassement importants en pied de déblai avec création d'un accès chantier. Réalisation de terrassements compliqués sur une paroi rocheuse constituée de calcaires fracturés en pied.
Conditions d'accès et de stockage	Accessibilité compliquée en pied de déblai, unique accès par le pied de déblai au 136.080 et circulation dans le fossé terre puis retalutage provisoire du pied de déblai sur 120 ml avec mise en place d'un confortement provisoire. Stockage des terrassements hors emprise (voir avec l'agriculteur riverain).

Afin de poser le dalot en pied de déblai, deux solutions techniques sont possibles :

- ✓ Retalutage du pied de talus sur 120 ml avec confortement définitif avec un mur ou une berlinoise au niveau du poteau caténaire sur 10 ml afin de permettre l'accès pour les engins chantier et d'avoir l'emprise nécessaire pour la pose du dalot. Ces travaux seraient réalisés de nuit sous consignation et se cantonnerait au pied de déblai. L'accès pour le personnel sur la piste serait du coup élargi de façon définitive. L'accès travaux se ferait par le sud et le début du déblai au km 136.080. Les engins travaux de faible gabarit pourront remonter dans le fossé terre sur 250 ml.
- ✓ Retalutage complet jusqu'à la crête afin d'élargir la piste sur 120 ml. Cette solution consiste à agrandir la piste en retalutant sur toute la hauteur du déblai (sur 4 m au km 134.714 et 10 m au niveau du km 135.837). Ce retalutage se ferait en respectant les pentes actuelles du talus (3/2 au-dessus de la berme et 1/1 en pied de déblai), cela entraîne un décalage en crête de la bande de maintenance, de l'emplacement du futur fossé terre revêtu et donc de la future emprise. Il faudrait donc compter de 2 à 2,5 m d'achat d'emprises dans cette zone soit environ 150 m² en plus à acquérir.

La solution la plus simple techniquement et la moins onéreuse sera choisie lors de la phase PROJET.

PARTIES 3 : COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1 LE RÈGLEMENT NATIONAL D'URBANISME :

Le règlement national d'urbanisme (RNU) constitue le cadre des règles applicables à défaut de document d'urbanisme applicable sur le territoire d'une commune.

Il s'applique intégralement dans les communes qui ne disposent ni d'une carte communale ni d'un plan local d'urbanisme (PLU, PLUi) ni d'un document tenant lieu de PLU.

Les articles du Code de l'urbanisme applicables sont les suivants :

- Articles L. 111-3 à L. 111-5 ;
- Articles L. 111-6 à L. 111-10 ;
- Articles R. 111-2 à R. 111-19 ;
- Articles R 111-25 à R. 111-30.

En l'espèce, les règles d'urbanisme qui s'appliquent dans la Commune de Dyé et de Vézannes sont celles du RNU.

Le zonage réglementaire :

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* ».

Toutefois, et par dérogation à ce principe, l'article L. 111-4 du Code de l'urbanisme précise ce qui suit :

« Peuvent toutefois être autorisés en dehors des parties urbanisées de la commune :

1° L'adaptation, le changement de destination, la réfection, l'extension des constructions existantes ou la construction de bâtiments nouveaux à usage d'habitation à l'intérieur du périmètre regroupant les bâtiments d'une ancienne exploitation agricole, dans le respect des traditions architecturales locales ;

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, à la réalisation d'aires d'accueil ou de terrains de passage des gens du voyage, à la mise en valeur des ressources naturelles et à la réalisation d'opérations d'intérêt national ;

2° bis Les constructions et installations nécessaires à la transformation, au conditionnement et à la commercialisation des produits agricoles, lorsque ces activités constituent le prolongement de l'acte de production et 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. Ces constructions et installations ne peuvent pas être autorisées dans les zones naturelles, ni porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. L'autorisation d'urbanisme est soumise pour avis à la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers ;

3° Les constructions et installations incompatibles avec le voisinage des zones habitées et l'extension mesurée des constructions et installations existantes ;

4° Les constructions ou installations, sur délibération motivée du conseil municipal, si celui-ci considère que l'intérêt de la commune, en particulier pour éviter une diminution de la population communale, le justifie, dès lors qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, à la salubrité et à la sécurité publiques, qu'elles n'entraînent pas un surcroît important de dépenses publiques et que le projet n'est pas contraire aux objectifs visés à l'article L. 101-2 et aux dispositions des chapitres I et II du titre II du livre 1er ou aux directives territoriales d'aménagement précisant leurs modalités d'application. »

En l'espèce, le projet de sécurisation de la Ligne 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 nécessaires à des équipements collectifs. Ces installations nécessitent des acquisitions foncières. A ce titre, les emprises nécessaires à ce projet sont minimales et ne sont pas incompatibles avec l'exploitation agricole.

En conséquence, l'opération entre dans le champ du 2° de l'article L. 111-4 du Code de l'Urbanisme.

Au regard des dispositions prévues par le Code de l'Urbanisme, et notamment son article L. 111-4, le projet, celui-ci est compatible avec les règles d'urbanisme du RNU.

3.2. SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) :

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) est un document de planification pour l'eau et les milieux aquatiques qui définit la politique à mener pour stopper la détérioration et retrouver un bon état de toutes les eaux : cours d'eau, plan d'eau, nappes souterraines et eaux littorales.

Le département de l'Yonne dans lequel se situe la commune de Dyé Vézannes est concerné par le bassin Seine-Normandie

- ⇒ Le SDAGE du bassin Seine-Normandie a été adopté le 5 novembre 2015 par le comité de bassin pour les années 2016 à 2021. Toutefois, par jugement du tribunal administratif de Paris le 19 décembre 2018, l'arrêté préfectoral approuvant le SDAGE Seine-Normandie a été annulé pour vice de forme. De ce fait, Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) réglementairement en vigueur est le SDAGE 2010-2015.

Il fixe pour les 6 ans à venir les grandes priorités, appelées « orientations fondamentales », de gestion équilibrée de la ressource en eau.

Les orientations fondamentales sont les suivantes :

- ▶ Protéger la santé et l'environnement ;
- ▶ Améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques
- ▶ Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- ▶ Anticiper les situations de crises ;
- ▶ Limiter et prévenir le risque d'inondation.

Le projet de création d'un fossé terre 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.

Au regard des dispositions prévues par le projet, celui-ci respecte les orientations fondamentales du SDAGE.

PARTIE 4 : JUSTIFICATION DE L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

4.1. UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET :

4.1.1. Répondre à une démarche sécuritaire :

Le projet de la création d'un fossé en crête de talus, permettant ainsi de supprimer les dysfonctionnements hydrauliques faisant peser un risque de déstabilisation du ballast de la plateforme ferroviaire des déblais sur les communes de Dyé de Vézannes, s'inscrit dans une démarche sécuritaire.

La création d'un fossé en crête de talus assurera la canalisation des eaux pluviales du bassin versant et permettra d'éviter toute détérioration des ballasts.

Ainsi, le volet sécuritaire s'étend non seulement aux employés de la SNCF Réseau dans le cadre de leur travail, qu'aux usagers de la Ligne Grande Vitesse.

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.

4.1.2. Favoriser la mobilité urbaine :

Au-delà, la sécurité de l'axe-ferroviaire permettra d'assurer les liaisons et les dessertes des différentes communes, favorisant la mobilité urbaine.

En effet, la Ligne Grande Vitesse Paris-Lyon est un axe ferroviaire très fréquenté par la population pour se déplacer.

Ainsi, en cas de forts écoulements d'eaux pluviales, le projet permettra d'assurer la continuité du service de la Ligne Grande Vitesse entre Paris et Lyon et donc de favoriser la mobilité urbaine à travers la régularité du trafic.

4.2. BILAN DES AVANTAGES ET DES INCONVÉNIENTS DE L'OPÉRATION :

L'opération projetée dégage ainsi de nombreux avantages :

- la sécurisation de la Ligne Grande Vitesse ;
- la sécurisation et le respect des garanties de sécurité au travail pour les employés de la SNCF ;
- La sécurisation des usagers de la Ligne Grande Vitesse ;
- La continuité du service pour les usagers ;
- La poursuite du développement de la mobilité urbaine.

En revanche, les inconvénients de l'opération résident dans :

- L'atteinte au droit de propriété par le recours à l'expropriation ;
- Les nuisances en phase travaux. Celles-ci seront néanmoins temporaires.

Ces inconvénients n'apparaissent pas excessifs au regard des très nombreux avantages que le projet présente.

4.3. LA NÉCESSITÉ DE RECOURIR À L'EXPROPRIATION :

Au regard de l'aspect sécuritaire énoncé ci-avant et compte tenu des acquisitions restantes et des problématiques rencontrées (succession en cours, propriétaire inconnu,...) le recours à l'expropriation est rendue nécessaire. Les négociations amiables seront néanmoins poursuivies en parallèle de cette démarche.