



Autorité environnementale

**Décision de l'Autorité environnementale, après
examen au cas par cas, sur l'amélioration des
performances de l'axe ferroviaire Paris-Orléans-
Limoges-Toulouse**

n° : F-075-23-C-0221

Décision n° F-075-23-C-0221 en date du 11 janvier 2024

Décision du 11 janvier 2024
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° [F-075-23-C-221](#)¹, présentée par SNCF Réseau, relative à l'amélioration des performances de l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 11 décembre 2023.

Considérant la nature du projet,

- qui concerne l'amélioration des performances de l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, avec pour objectifs de :
 - réduire d'une douzaine de minutes les temps de parcours des trains d'équilibre du territoire (TET) desservant la liaison par les apports conjugués d'un relèvement des vitesses de 10 à 20 km/h, de temps de stationnement réduits en gare (quais plus accessibles dans cinq gares, en sus de ceux de dix gares déjà en cours de mise en accessibilité, favorisant les montées et descentes) et d'un plan de tension électrique rendu plus performant (reprises de vitesse plus rapides des futures rames « Oxygène »),
 - améliorer la gestion des flux de voyageurs dans cinq gares par le rehaussement de quais (mis à niveau du nouveau matériel roulant),
 - assurer un plan de transport plus robuste sur la ligne (réduction des aléas),
 - permettre l'ajout d'un aller-retour TET supplémentaire en milieu de journée,
- qui nécessite, selon le dossier, des aménagements et travaux de réhabilitation de différentes natures :
 - le renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE), par la création de 15 postes de mise en parallèle (PMP). Situés à proximité immédiate des voies, tout au long du parcours, ces PMP permettront, sans ajout de puissance électrique supplémentaire (réseaux RTE/ENEDIS), de délivrer une tension électrique effective plus stable (en équilibrant les deux sens de circulation). Un PMP est un dispositif, prenant la forme d'un container (shelter) déposé sur une dalle béton de 25 m² (avec une emprise au sol de 6 m X 2,5 m) entourée de clôtures (6 m X 11 m),

¹ https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/formulaire_amelioration_performances_polt_cle63ec3e.pdf

- le ripage localisé des voies (déplacement jusqu'à 30 cm), la dépose de quatre appareils de voie, le renouvellement du ballast et le relevage des voies (entre 4 et 66 mm) sur un linéaire d'environ 55 km,
- le rehaussement d'une quinzaine de centimètres des quais de cinq gares existantes,
- d'autres interventions mineures de type remplacement de feeders (câbles électriques renforçant l'alimentation des caténaires) et réglage de la caténaire,
- étant noté que deux bases travaux existantes seront utilisées,
- étant précisé que la mise en service des éléments de modernisation de la ligne sera graduelle entre 2024 et 2027 ;

Considérant la localisation du projet,

- sur des emprises de la plateforme ferroviaire ou dans des délaissés ferroviaires dans les départements de Paris (75), du Val-de-Marne (94), de l'Essonne (91), d'Eure-et-Loir (28), du Loiret (45), du Loir-et-Cher (41), du Cher (18), de l'Indre (36), de la Creuse (23), de la Haute-Vienne (87), de la Corrèze (19), de la Dordogne (24), du Lot (46), du Tarn-et-Garonne (82) et de Haute-Garonne (31),
- et plus précisément :
 - pour les PMP, sur les communes de Guillerval (91), Ruan (45), Cercottes (45), Saint-Marc (45), Galvaux (45), La Boulaye (45), Mazères (41), Theillay (41), Beaumont (36), Saint-Maur (36), Chabenet (36), Villarnou (36), Celon (36), Uzerche (19) et Ratier (82),
 - pour le ripage des voies, le renouvellement du ballast et le relevage des voies, sur les zones encadrantes de la gare d'Argenton-sur-Creuse (36), ainsi que sur la commune de Celon (36) pour la dépose des appareils de voies,
 - pour le rehaussement des quais en gares sur les communes d'Argenton-sur-Creuse (36), Uzerche (19), Souillac (46), Gourdon (46) et Caussade (82),
 - pour les interventions mineures, entre les communes de Brétigny-sur-Orge (91) et Boisseaux (45),
 - sur les communes de Limoges (87) pour la base travaux principale et de Châteauroux (36) pour la base de travaux secondaire,
- au sein :
 - de six zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type ou I (Grèves de Loire à l'amont et à l'aval du Pont Thinat, Bois thermophiles de Chabenet) ou II (La Loire orléanaise, Forêts domaniales de Vierzon-Vouzeron, Basse vallée de la Bouzanne, Haute vallée de la Creuse et affluents),
 - du parc naturel régional de la Brenne pour le PMP 13 (Celon),
 - du site Natura 2000, zone spéciale de conservation (ZSC) n° FR 2402001 « *Sologne* » au titre de la directive « habitat-faune-flore » 92/43/CEE pour les PMP 6 (La Boulaye) et 7 (Mazères),
 - de quatre zones de répartition des eaux (ZRE), dénommées « *Albien* », « *systèmes aquifères de la nappe de Beauce et de l'Albien et bassin hydrographique de la Conie* », « *système aquifère de la nappe de la Beauce et du Cénomaniens* » et « *système aquifère du Cénomaniens* » pour neuf PMP,
 - de plusieurs périmètres de protection de captage éloignés de Cercottes-Cuneaux et de Cercottes-Epinette pour le PMP 3 (Cercottes),
 - du plan de prévention du risque inondation Val d'Orléans - agglomération orléanaise pour le PMP 4 (Saint-Marc),
- entre 150 mètres et 380 mètres de sites patrimoniaux remarquables et de monuments historiques à Orléans (Hôtel de la Motte-Sanguin, Hôtel de Louis XI, Église Saint-Euverte et Église Saint-Aignan) et à 491 mètres du monument historique Pont couvert en bois au Pont-Chrétien-Chabenet,
- à moins de 200 mètres de deux sites Natura 2000 zone spéciale de conservation (ZSC), à savoir « *Vallée de la Creuse et affluents* » (FR2400536) pour les PMP 11 et 12 et le ripage et « *Vallée de la Loire de Tavers à Belleville- sur-Loire* » (FR2400528) pour le PMP4,

- à plus de 100 mètres de trois sites inscrits dans la base de données des anciens sites industriels et activités de service (Basias) pour le PMP 4, à 290 mètres pour le PMP 15 et à 480 mètres pour le PMP 14,
- au sein des plans de prévention du bruit dans l'environnement de la métropole du Grand Paris 2019-2024 (approuvé), du Val-de-Marne (en cours d'élaboration), de l'Essonne (approuvé), du Loiret 2018-2023 (approuvé), du Loir-et-Cher (approuvé), de l'Indre (approuvé), de la Creuse (approuvé), de la Haute-Vienne (approuvé), de la Corrèze (approuvé), du Lot (approuvé), du Tarn-et-Garonne (en cours d'élaboration) et du territoire de Toulouse (approuvé) ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- les mesures d'évitement et de réduction sont proposées par le maître d'ouvrage, telles que :
 - sur la base d'un inventaire écologique menées sur 4 saisons, l'adaptation du calendrier des travaux d'intervention aux enjeux écologiques (réalisation des travaux hors période de nidification de l'avifaune et avant l'hivernation des reptiles), le suivi environnemental du chantier, l'évitement total des zones à enjeux (zones humides, fourrés, boisements), la réduction des emprises des travaux et l'utilisation de bases de travaux existantes,
 - des dispositifs spécifiques de protection et de gestion des milieux aquatiques : protection vis-à-vis des particules fines, coffrages étanches, confinement avec barrages flottants, intervention sans mises à sec et hors lit mineur des cours d'eau,
 - la maîtrise des nuisances (gestion des bruits de chantier et de la pollution lumineuse) et des pollutions de chantier notamment à proximité des captages d'eau potable (kits anti-pollution, enlèvement de terres souillées, arrosage du ballast, stockage des produits de type huiles et hydrocarbures dans des bacs étanches),
 - la gestion des espèces exotiques envahissantes, des déchets de chantier,
 - sur la base d'une analyse de co-visibilité, l'absence confirmée d'incidences paysagères des PMP 4 et 11,
 - un décaissement maximal d'un mètre, une réutilisation complète des matériaux sur site et un approvisionnement de matériaux par train depuis des carrières en Haute-Vienne,
 - la prise en compte du risque d'inondation et de l'aléa retrait-gonflement des argiles (présent sur la quasi-totalité de la ligne POLT) dans la conception et la réalisation des PMP,
- une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 conclut qu'au regard des caractéristiques du projet (nature, dimensionnement, localisation et temporalité), le projet envisagé n'est pas susceptible d'avoir d'incidences sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 au sein duquel le projet est situé. En effet, aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été recensé dans les zones d'étude des PMP 6 et 7. Les mesures d'évitement qui seront prises en amont permettront d'éviter les impacts directs sur des habitats d'espèces d'intérêt communautaires, à savoir la Barbastelle d'Europe, le Triton crêté, le Lucane cerf-volant et le Grand capricorne. Concernant les deux autres sites Natura 2000 et en particulier celui de la Vallée de la Creuse et de ses affluents, le dossier apporte la démonstration de l'absence d'atteinte sur l'état de conservation des espèces d'intérêts communautaires et globalement sur les corridors écologiques entre les sites Natura 2000,
- une étude acoustique indique qu'il n'y a pas de création de points noir du bruit (PNB) dus au projet, mais identifie 29 bâtiments potentiels PNB (tous étant des logements) préexistants : SNCF Réseau s'engage à étudier la possibilité d'intégrer le traitement des bâtiments PNB avérés dans le cadre du programme de résorption des PNB sur le réseau ferré national,
- étant noté une évaluation des émissions de 7 310 tCO₂e (tonne équivalent CO₂) durant la phase travaux, soit l'équivalent de l'empreinte carbone annuelle de 614 français et un évitement par le projet d'émission d'environ 25 000 tCO₂e à l'horizon 2070, à partir de la date de mise en service,
- étant annoncé que le projet fera l'objet d'une déclaration préalable au titre du code de l'urbanisme pour les PMP 4 et 11 situés dans un périmètre de protection de monument historique et d'un site patrimonial remarquable.

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, l'amélioration des performances de l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse n'est pas susceptible

d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (Annexe III de la directive susvisée n° 2014/52/UE du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, l'amélioration des performances de l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse n° F-075-23-C-0221, présentée par la SNCF, n'est pas soumise à évaluation environnementale.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'Autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable. Cette décision doit également figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 11 janvier 2024

Le président de la formation d'Autorité environnementale
de l'Inspection générale de l'environnement et du
développement durable



Laurent MICHEL

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'Autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le plan, schéma, programme ou document de planification.