



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Décision de l'Autorité environnementale, après
examen au cas par cas, sur la modernisation de l'axe
ferroviaire Paris-Clermont-Ferrand (75-63)**

n° : F-084-22-C-0076

Décision n° F-084-22-C-0076 en date du 31 mai 2022

Décision du 31 mai 2022
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 du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae),

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° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable adopté le 26 août 2020 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'Autorité environnementale du Conseil général 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-084-22-C-0076](#)¹, présentée par SNCF Réseau, relative à la modernisation de l'axe ferroviaire Paris-Clermont-Ferrand (75-63), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 19 mai 2022.

Considérant la nature du projet,

- qui concerne la modernisation de l'axe ferroviaire Paris-Clermont-Ferrand, avec pour objectifs :
 - le renforcement de l'alimentation électrique et l'adaptation du retour courant traction au nouveau matériel roulant (trains Confort200),
 - l'amélioration générale de sa performance (relèvement de la vitesse (de 5 à 20 km/h), augmentation de l'offre (un aller-retour (A/R) direct journalier, en complément aux huit A/R actuels avec arrêts intermédiaires), intensification de la desserte (cadencement à deux heures, un A/R sans arrêt en plus avec une réduction de 9 minutes sur le temps de trajet)),
- qui nécessite, selon le dossier, des aménagements et travaux de réhabilitation de différentes natures :
 - l'agrandissement d'une sous-station (SST) et la construction de trois nouvelles, sur des emprises foncières respectivement de 4 000 m² et de 3*800 m², nécessitant notamment des fondations sur un mètre de profondeur, des réseaux d'alimentation et des pistes d'accès,
 - la construction de six postes de mise en parallèle (PMP), sur une emprise de 25 m² avec des installations fixes de tractions électriques et de réseaux d'alimentation,
 - le remplacement des caténaires sur les poteaux existants sur quinze kilomètres cumulés,
 - des modifications mineures de ponts route et rail (régénération et/ou mise en conformité, remplacement de tabliers, confortement de déblais et remise en état du réseau hydraulique), sans qu'elles soient précisées et localisées,
 - des opérations de renouvellements de voies-et de ballasts sur certaines sections (près de 40 kilomètres cumulés, répartis en tronçons, allant de 400 mètres à 8 kilomètres), ainsi que des adaptations de la signalisation en conséquence,
- étant noté que l'emplacement et l'aménagement des bases de vies pour les travaux ne sont pas précisés à ce stade du projet,

¹ https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/formulaire_cle7b13f7-17.pdf

- étant précisé que la mise en service de la ligne modernisée sera graduelle, avec notamment le déploiement progressif des trains Confort 200 entre 2024 et 2026 ;

Considérant la localisation du projet,

- sur le territoire des départements de Paris, du Val-de-Marne, de l'Essonne, de la Seine-et-Marne, du Loiret, du Cher, de la Nièvre, de l'Allier et du Puy-de-Dôme,
- d'une longueur de 400 kilomètres, composée de cinq lignes successives : Paris-Bercy/Moret (n°830000), Moret/Saint-Germain-des-Fossés (n°750000), Saint-Germain-des-Fossés/Vichy (n°785000), Vichy/Riom (n°787000) et Riom/Clermont-Ferrand (n° 790000),
- sur la commune de Neuvy pour l'agrandissement d'une SST, sur les communes de Thoméry, Souppes-sur-Loing et Cepoy pour la création de trois SST, ainsi que sur les communes de Moret-sur-Loing, Saint-Pierre-Lès-Nemours, Dordives, Fontenay-sur-Loing, Châlette-sur-Loing et Amilly pour la création des PMP, l'ensemble étant majoritairement dans des emprises de la plateforme ferroviaire existante,
- sur les sections de Moret à Souppes, de Gien à Briare et de Saint-Germain-des-Fossés à Vichy, ainsi qu'à la Charité et aux gares de Moulins-sur-Allier et de Saint-Germain-des-fossés, pour les opérations de renouvellements de voies-et de ballasts,
- au sein de :
 - seize zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I ou II,
 - la zone avec arrêté préfectoral de protection du biotope « *Plaine de Sorques* » et le long d'une autre, dénommée « *Rivière de l'Allier* »,
 - la réserve de biosphère « *Fontainebleau et Gâtinais* »,
 - des sites classés « Forêt de Fontainebleau » pour la SST de Thoméry, de « *Rives du loing* », *extension du site (SC2)* » pour le PMP de Moret-sur-Loing,
 - du périmètre de protection du monument historique « *Eglise Saint-Pierre-Saint-Paul de Saint-Pierre-Lès-Nemours* » pour le PMP de Saint-Pierre-Lès-Nemours,
 - de six zones de répartition des eaux (ZRE), dénommées « *Cénomaniens* », « *Beauce* », « *Albien* », « *système aquifère de la nappe de la Beauce et systèmes aquifères de la nappe de Beauce et de l'Albien* », « *système aquifère de l'Albien et du Néocomien* » et « *système aquifère de la nappe de la Beauce et du Cénomaniens* » pour les trois SST à créer et les PMP,
 - plusieurs périmètres de protection de captage éloignée (PPCe) des captages de Fontenay-sur-Loing et de Amilly pour respectivement, les PMP de Fontenay et d'Amilly,
 - du plan de prévention du risque inondation de la Vallée de Loing pour le PMP de Saint-Pierre-Lès-Nemours,
- proche à moins de 20 kilomètres de 62 sites Natura 2000, dont cinq à proximité immédiate (moins d'un kilomètre) des sites Natura 2000 « *Rivières du Loing et du Lunain* » pour le PMP de Saint-Pierre-Lès-Nemours, « *Vallées de la Loire et de l'Allier entre Cher et Nièvre* » et de « *Vallée de la Loire du Loiret* » pour la SST de Neuvy, de « *Site à chiroptères de Darvault, Mocpoix et Saint-Nicolas* » pour le PMP de Dordives et « *Massif de Fontainebleau* » pour le PMP de Moret-sur-Loing (son chemin d'accès étant au sein de ce site Natura 2000),
- à 400 mètres du site BASOL pour le PMP de Châlette-sur-Loing et à 80 mètres d'une « *ICPE non Seveso* » pour le PMP de Saint-Pierre-Lès-Nemours, la nature de l'ICPE n'étant pas précisée,
- au sein des plans de prévention du bruit dans l'environnement de la Seine-et-Marne, du Loiret, de la Nièvre ; de l'Allier et de Clermont-Auvergne-Métropole ;

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 :
 - l'adaptation du calendrier des travaux d'intervention aux enjeux écologiques (respect des cycles biologiques des espèces pour les PMP (un trimestre de travaux), estimé au mieux pour les SST (jusqu'à un an de travaux)), évitement des zones à enjeux et réduction des emprises des travaux,

- des dispositifs spécifiques de protection et de gestion des milieux aquatiques : protection 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 et des pollutions de chantier (arrosage du ballast, mesures de protection pour les travaux à proximité de milieux aquatiques),
- la gestion des espèces exotiques envahissantes, des déchets de chantier (vers des filières adaptées) et des pollutions accidentelles (kits anti-pollution, enlèvement de terres souillées),
- le recyclage des matières (déblai de terrassement, ballast, réemploi de rail),
- considérant cependant, que la diversité et les caractéristiques des impacts prévisibles et de leurs potentielles interrelations rendent nécessaire l'obtention d'une vision d'ensemble dans un document unique, notamment les incidences, restant à qualifier :
 - sur les milieux aquatiques, en particulier lors des travaux de réhabilitation des ouvrages d'art (remplacement de tabliers, confortements divers) et sur les zones humides, pour lesquelles la délimitation par caractérisations pédologique et floristique n'est pas finalisée et la définition de leurs fonctionnalités est absente, en particulier pour les emprises foncières des SST de Souppes-sur-Loing et de Neuvy, ainsi que celles de tous les PMP, exception faite de celui d'Amilly,
 - sur les eaux souterraines, en particulier en ZRE et dans les PPCe, pour lequel le dossier ne fournit pas d'informations sur les caractéristiques hydrogéologiques (piézométrie en particulier) tout en admettant la nécessité d'études géotechniques complémentaires,
 - le risque d'inondation, qui doit être analysé de manière fine pour le PMP de Saint-Pierre-Lès-Nemours, pour lequel le dossier énonce « *des contraintes techniques relatives à la hauteur du terrain naturel* », sans autre précision,
 - sur les espèces protégées et leurs habitats, non définies à ce jour, ainsi que les sites Natura 2000, en phase travaux et exploitation, et en particulier sur les cinq localisés à proximité immédiate, qui sont analysés dans une étude jointe, mais à actualiser en fonction des résultats des inventaires écologiques, débutés au printemps 2022,
 - sur les sites classés « *Forêt de Fontainebleau* » et de « *Rives du Loing, extension du site (SC2)* », ainsi que sur le monument historique « *Eglise Saint-Pierre-Saint-Paul de Saint-Pierre-Lès-Nemours* », et en particulier l'insertion paysagère de la SST de Thoméry et des PMP de Moret-sur-Loing et de Saint-Pierre-Lès-Nemour,
 - sur le bruit, pour lequel une étude acoustique a été réalisée et conclut, pour le SST de Souppes-sur-Loing, à un dépassement du premier critère réglementaire (impact <30 dB(A) en façade) sans qu'une mesure ne soit proposée. Par ailleurs, le dossier annonce une baisse sonore du fond sonore sur l'ensemble de la ligne, d'une dB(A) en moyenne à l'horizon 2026, de par la mise en place d'un matériel roulant moins bruyant. Le dossier et en particulier l'étude environnementale, précisant que cette conclusion reste à confirmer dans le cadre d'une étude spécifique sur la signature acoustique de ce matériel,
 - sur les polluants dans l'air et les gaz à effet de serre, qui ne sont pas estimés, bien que soit admise une augmentation du nombre de trains,
 - quant à la fermeture potentielle des voies (trafic reporté sur un autre axe) en phase travaux,
- étant annoncé que le projet fera l'objet d'une déclaration préalable au titre du code de l'urbanisme pour les sites classés, d'un dossier loi sur l'eau, notamment en fonction des zones humides en présence et dont l'identification est à venir, ainsi qu'une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces en fonction du résultat des inventaires écologiques en cours de réalisation ;

Concluant que :

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

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 SNCF Réseau, le projet de modernisation de l'axe ferroviaire Paris-Clermont-Ferrand (75-63) n° F-084-22-C-0076, est soumis à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment l'analyse des incidences sur les milieux aquatiques, en particulier les zones humides, sur les espèces protégées, leurs habitats et les sites Natura 2000, sur le risque d'inondation et plus généralement des effets d'une crue sur la ligne ferroviaire rénovée, sur les sites classés et le patrimoine historique, et, de manière générale, la mise en œuvre d'une démarche d'évitement, de réduction, et le cas échéant de compensation adaptée.

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

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 du Conseil général 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 31 mai 2022

Le président de la formation d'Autorité environnementale
du Conseil général de l'environnement et du
développement durable



Philippe LEDENVIC

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.