

# DÉCLARATION D'INTENTION

AU TITRE DE L'ARTICLE L121-18 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

## PROJET DE MODERNISATION DE L'AXE PARIS-CLERMONT-FERRAND, BLOC FONCTIONNEL 1

SNCF Réseau, publie la déclaration d'intention du projet de modernisation de l'axe Paris-Clermont-Ferrand, en application des articles L.121-18 et R.121-25 du Code de l'Environnement. En tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage de cette opération.

### 1. Motivations et raisons d'être du projet

La ligne ferroviaire de Paris à Clermont-Ferrand constitue un axe nord-sud stratégique entre les régions Île-de-France, Centre-Val-de-Loire, Bourgogne-Franche-Comté, et Auvergne-Rhône-Alpes. L'État, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre au titre des Trains d'Équilibre des Territoires (TET), permettant une desserte des principales agglomérations de l'ensemble des territoires qu'elle traverse (Nevers, Moulins, Vichy, Riom et Clermont-Ferrand).

**Le Schéma Directeur de l'Axe vise 3 objectifs principaux :**

- Améliorer le confort du trajet
- Améliorer la régularité des circulations et baisser les temps de parcours
- Développer les services à bord

Dans le cadre de l'objectif de baisse des temps de parcours, SNCF Réseau réalise des travaux de modernisation de la ligne consistant en l'augmentation de la vitesse maximale des circulations ferroviaires sur des sections de la ligne et en augmentant la puissance de l'alimentation électrique délivrée aux trains. Ces travaux sont planifiés dès fin 2025, jusqu'à fin 2027.

### 2. Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet :

Fontainebleau, Moret sur Loing, Saint-Pierre-lès-Nemours, Bagnaux-sur-Loing, La Madeleine-sur-Loing, Souppes-sur-Loing, Dordives, Fontenay-sur-Loings, Cepoy, Chalette-sur-Loing, Amilly, Gien, Briare, Neuville-sur-Loire, Tracy-sur-Loire, Moulins-sur-Allier, Yzeure, Billy, Saint-Germain-des-Fossés, Creusier-le-Vieux, Vichy, Clermont-Ferrand.

### 3. Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

La ligne traverse des zones de nature différentes : urbaines, péri-urbaines, rurales avec des secteurs de plaines notamment. Elle traverse des zones présentant un intérêt écologique, faunistique, floristique et tangente des zones riches de biodiversité. Des inventaires naturalistes sont en cours afin de déterminer les enjeux environnementaux au droit des zones de travaux et visent à intégrer dès la phase d'étude l'application de la séquence EVITER, RÉDUIRE, COMPENSER. Les travaux ont un impact faible sur le foncier du fait de la démarche d'optimisation des emplacements des installations et de la nature même des travaux. Par exemple, les travaux de relèvement de vitesse ne nécessitent pas l'extension des enprises ferroviaires. Une analyse des impacts et des mesures de réduction, voire de compensation des impacts qui seront identifiés, est prévue lors de la phase d'études en cours.

### 4. Modalités de concertation du public

SNCF Réseau propose d'associer le public à la mise au point du projet dans le cadre d'une concertation, organisée au deuxième trimestre 2023 sur le projet de modernisation de l'infrastructure ferroviaire, en associant l'ensemble des communes du périmètre du projet. Cette concertation durera 1 mois, du 15 juin au 15 juillet 2023.

**Les modalités d'information du public prévues sont les suivantes :**

- Affichage réglementaire dans les gares desservies par la ligne Intercités Paris-Clermont-Ferrand et dans les mairies des communes concernées par le projet (voir chapitre 2 ci-dessus) ;
- Publication dans plusieurs titres de presse des dates de la concertation et de l'adresse de la page du site internet dédiée à la concertation ;
- Mise en ligne d'une page dédiée au projet sur le site internet de SNCF Réseau ;
- Création et diffusion d'une plaquette de présentation du projet ;
- Organisation d'une réunion publique.

Pour consulter la déclaration d'intention de SNCF Réseau, rendez-vous sur le site :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/auvergne-rhone-alpes/volet-infrastructure-schema-directeur-ligne-paris-clermont-ferrand/presentation>





Schéma directeur de la ligne Intercités Paris - Clermont-Ferrand

# PHASE 1 DE LA MODERNISATION DE L'AXE PARIS - CLERMONT-FERRAND

Déclaration d'intention de projet  
au titre de l'article L 121-18 du Code de l'Environnement



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**La Région**  
Auvergne-Rhône-Alpes



SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national, publie la présente déclaration d'intention relative à la phase 1 du projet de modernisation de l'axe de Paris à Clermont-Ferrand, en application des articles L.121-8 et R121-25 du Code de l'environnement. Elle est consultable sous le lien :

[www.sncf-reseau.com/fr/reseau/auvergne-rhone-alpes/volet-infrastructure-schema-directeur-ligne-paris-clermont-ferrand/presentation](http://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/auvergne-rhone-alpes/volet-infrastructure-schema-directeur-ligne-paris-clermont-ferrand/presentation)

## 1. Contexte du projet : le schéma directeur de la ligne Intercités Paris-Clermont-Ferrand

**Le projet présenté ici fait partie d'un schéma directeur plus large, visant à améliorer la qualité de la liaison Intercités Paris-Clermont-Ferrand**

La ligne ferroviaire de Paris à Clermont-Ferrand constitue un axe nord-sud stratégique entre les régions Île-de-France, Centre-Val-de-Loire, Bourgogne-Franche-Comté, et Auvergne-Rhône-Alpes.

L'Etat, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre au titre des Trains d'Équilibre des Territoires (TET), permettant une desserte des principales agglomérations de l'ensemble des territoires qu'elle traverse (Nevers, Moulins, Vichy, Riom et Clermont-Ferrand).

L'engagement de l'Etat relatif à la modernisation de l'axe s'est concrétisé le 5 octobre 2020 par la signature à Clermont-Ferrand par le Premier Ministre d'un accord de relance du ferroviaire en Auvergne ciblant l'amélioration des performances de l'axe Paris Clermont-Ferrand avec le Président de la Région Auvergne Rhône Alpes. Le financement des Études d'Avant-projet est assuré à hauteur de 2/3 par l'État via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport et de 1/3 par la Région Auvergne Rhône Alpes.

Le Schéma Directeur de l'Axe vise 3 objectifs principaux :

1. Améliorer le confort du trajet
2. **Améliorer la régularité des circulations et baisser les temps de parcours**
3. Développer les services à bord

## 1.1. La contribution de SNCF Réseau au schéma directeur : les trois étapes d'investissement

SNCF Réseau est un des contributeurs de ce schéma directeur, et intervient dans le cadre de l'objectif n°2 (**améliorer la régularité et baisser le temps de parcours**), SNCF Réseau a ainsi construit un plan d'investissement en trois étapes :

- **Phase de régénération initiale.** 760M€ d'investissements entre 2018 et 2025, sont consacrés à l'entretien et la régénération de la ligne : éviter les défaillances de l'infrastructure, limiter les causes d'irrégularité liées à la végétation et à la faune.
- **Phase 1 de modernisation de l'axe.** 102M€ d'investissements pour augmenter la vitesse maximale autorisée sur plusieurs tronçons de la ligne : ces travaux consistent à modifier le profil de la voie ferrée et à augmenter la puissance des installations qui alimentent les trains en électricité. L'objectif de cette étape est de baisser le temps de parcours pour les nouvelles rames OXYGENE. **C'est cette étape qui est présentée ici.**
- **Phase 2 de modernisation de l'axe.** Le 3<sup>e</sup> volet consiste à supprimer 15 passages à niveau entre Clermont-Ferrand et Vichy. L'objectif de ce volet/de cette 2<sup>ème</sup> phase de modernisation est d'augmenter la vitesse maximale de sections de la ligne et de réduire les risques de retards (en diminuant les risques de collision d'un véhicule routier avec un train ainsi que les dérangements). Une concertation spécifique à cette étape est en cours.

## 1.2. La phase 1 de la modernisation de l'axe Paris-Clermont

Le projet qui est présenté ici (2<sup>e</sup> étape du plan d'investissement) permet de couvrir les objectifs suivants du schéma directeur TET Paris Clermont Ferrand :

- Améliorer la desserte par l'ajout d'un A/R quotidien : passage de 8 à 9 A/R quotidien dont 1 A/R sans arrêt.
- Améliorer le temps de parcours en tirant le meilleur parti des performances du nouveau matériel roulant du constructeur CAF (rames « Oxygène » présentées au public en gare de Clermont-Ferrand le 15 au 17 décembre 2022). Le temps de parcours prévisionnel en 2028 sera de 3h15 pour les trains marquant 4 arrêts (versus 3h26 en 2018) et de 3h06 pour les trains directs (temps de parcours inchangé).

Les Etudes Préliminaires ont été remises fin 2021, les études Avant-Projet sont en cours, la phase réalisation est planifiée de fin 2025 à 2027.

Le montant du projet est estimé à 102M€ à l'issu des études préliminaires, aux conditions économiques de janvier 2020.

Pour atteindre les objectifs précités, les aménagements envisagés sont :

- Création / Modification de 4 sous-stations et création de 6 Postes de Mise en Parallèle (ces équipements permettent l'alimentation électrique des circulations ferroviaires),
- Réalisation de 7 zones de relèvement de vitesse (augmentation de la vitesse maximale autorisée).

*La situation géographique de ces aménagements est reprise ci-dessous :*





## 2. Plan ou programme dont découle le projet

Le projet s'inscrit dans le plan de relance du ferroviaire en Auvergne signé le 5 octobre 2020.

## 3. Périmètre du projet

Les principales communes concernées par les travaux sont :

	Commune	Nature des travaux	Département	Région
01	Fontainebleau	Création de sous station	Seine-et-Marne	Ile-de-France
02	Moret-sur-Loing	Création de PMP		
03	Saint-Pierre-lès-Nemours	Création de PMP & Relèvement de vitesse		
04	Bagneaux-sur-Loing	Relèvement de vitesse		
05	La Madeleine-sur-Loing	Relèvement de vitesse		
06	Souppes-sur-Loing	Création de sous station		
07	Dordives	Création de PMP	Loiret	Centre-Val-de-Loire
08	Fontenay-sur-Loing	Création de PMP		
09	Cepoy	Création de sous station		
10	Chalette-sur-Loing	Création de PMP		
11	Amilly	Création de PMP		
12	Gien	Relèvement de vitesse		
13	Briare	Relèvement de vitesse	Nièvre	Bourgogne-Franche-Comté
14	Neuvy-sur-Loire	Modification de sous station		
15	Tracy-sur-Loire	Relèvement de vitesse	Allier	Auvergne-Rhône-Alpes
16	Moulins	Relèvement de vitesse		
17	Yzeure			
18	Billy			
19	Saint-Germain-des-Fossés			
20	Creuzier-le-Vieux			
21	Vichy			
22	Clermont-Ferrand		Puy-de-Dôme	

Les travaux de relèvement de vitesse consistent essentiellement à réaliser une remise en état de la plateforme ferroviaire, en renouvelant le ballast, les traverses, les rails ou les appareils de voie si nécessaire.

## 4. Incidences potentielles sur le territoire

La ligne traverse des zones avec des contextes variés : urbain, péri-urbain, rural avec des secteurs de plaines notamment. On note notamment la traversée de la forêt de Fontainebleau, la plaine de la Sorques, les vallées de la Loire, du Loing ou encore de l'Allier.

La ligne traverse des zones présentant un intérêt écologique, faunistique, floristique telles que des ZNIEFF et tangente des zones riches de biodiversité, tels que les sites NATURA 2000 rattachés au cours d'eau de la Loire, qui longe une grande partie de l'axe. Des inventaires naturalistes sont en cours afin de déterminer les enjeux environnementaux au droit des zones de travaux et visent à intégrer dès la phase d'étude l'application de la séquence EVITER, REDUIRE, COMPENSER.

Les travaux ont un impact faible sur le foncier et l'occupation de sols naturels ou agricoles ; du fait de la démarche d'optimisation des emplacements des installations et de la nature même des travaux : par exemple, les travaux de relèvement de vitesse ne nécessitent pas l'extension des emprises ferroviaires.

Par ailleurs, l'étude acoustique démontre une baisse du fond sonore sur l'ensemble de la ligne grâce au nouveau matériel roulant moins bruyant et ce malgré les augmentations ponctuelles de vitesse.

Après un examen au cas par cas, l'Autorité Environnementale a soumis le projet à l'évaluation environnementale. Ainsi, une analyse de l'état initial de l'environnement, des impacts et des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts qui seront identifiés, est en cours. Le dossier d'étude d'impact sera ensuite soumis à enquête publique.

## 5. Modalités de concertation du public

SNCF Réseau propose d'associer le public à la mise au point de ce projet de modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre d'une concertation organisée au deuxième trimestre 2023, en associant l'ensemble des communes du périmètre du projet. Cette concertation durera 1 mois, du 15 juin au 15 juillet 2023 et est sans garant.

Les modalités d'information du public prévues sont les suivantes :

- Affichage réglementaire dans les gares desservies par la ligne TET Paris-Clermont-Ferrand et dans les mairies des communes concernées par le projet (voir chapitre 2 ci-dessus) ;
- Publication dans plusieurs titres de presse des dates de la concertation et de l'adresse de la page du site internet dédiée à la concertation ;

- Mise en ligne d'une page dédiée au projet sur le site internet de SNCF Réseau ;
- Création et diffusion d'une plaquette de présentation du projet ;
- Organisation d'une réunion publique.

Le recueil des avis du public aura lieu par voie électronique, sur un registre en ligne, accessible depuis la page du site internet de SNCF Réseau dédiée au projet.

Ces modalités et le périmètre couvert par la concertation au titre du code de l'environnement permettront d'informer et de consulter le public sur le projet et les études menées jusqu'ici, en abordant les caractéristiques principales du projet, en présentant les enjeux socio-économiques qui s'y attachent, ainsi que les incidences sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

## 6. Objectifs de cette concertation

Cette concertation engagée au titre du Code de l'environnement pour les raisons évoquées plus haut, doit permettre de présenter le projet à toute personne concernée par ces aménagements (riverains et usagers notamment).

Les différents moyens de participation du public mis en œuvre par le maître d'ouvrage doivent permettre en outre de recueillir les avis, remarques et contributions de tous ces publics concernés par ce projet afin de l'améliorer.

## 7. Bilan de la concertation

A l'issue de la concertation, un bilan de celle-ci sera réalisé sur la base de l'ensemble des contributions exprimées. SNCF Réseau indiquera les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tirera de cette phase de concertation.

Ce bilan sera transmis aux collectivités du périmètre du projet et il sera publié sur le site internet du projet. Il sera ensuite intégré dans le futur dossier d'enquête publique.

