

Autorité environnementale

Paris, le 13 janvier 2022

Nos réf. : AE/22/61

Vos réf. : courrier du 1^{er} décembre 2021

Courriel : autoriteenvironnementale.cgedd@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Construction du technicentre TER de maintenance de Saint-Étienne (42)
Recours à l'encontre de la décision n° F-084-21-C-0125 du 19 octobre 2021 de l'Autorité
environnementale dans le cadre d'un examen au cas par cas

Par courrier du 1^{er} décembre 2021, SNCF Voyageurs a adressé à l'Autorité
environnementale (Ae) un recours à l'encontre de la décision au cas par cas soumettant à
évaluation environnementale la construction du technicentre TER de maintenance de
Saint-Étienne (42).

L'opération présentée consiste en la construction d'un technicentre TER de maintenance
et son intégration au réseau ferré national (RFN). Elle nécessite notamment la création
d'un atelier de maintenance de 140 m de long constitué de 3 voies avec caténaires
escamotables, d'une voie de détagage couverte sur dalle accolée au technicentre utilisée
également en 4^e voie de maintenance, d'une voie de nettoyage sous caisse sur fosse
triple, de voies extérieures adjacentes et, en amont de l'atelier, d'accès routiers et piétons,
d'un magasin, de locaux techniques et tertiaires, de bassins de stockage, ainsi que la
démolition de petites installations et de bungalows, l'électrification de voies existantes et
la modification du tracé de voies, l'ensemble représentant la création de 1 700 m de voies
ferrées (voies de service et voies internes à l'atelier) et la dépose de 880 m de voies
ferrées existantes. Une ceinture végétale le long du cordon ferroviaire au nord sera mise
en place.

L'opération vise à permettre l'entretien de rames électriques acquises par la Région
Auvergne-Rhône-Alpes, avec une capacité d'entretien d'une trentaine de rames. Elle
permettra de désaturer le complexe ferroviaire lyonnais de mouvements techniques. Elle
pourra nécessiter la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

M. Alain Thauvette
Directeur TER Auvergne-Rhône-Alpes
SNCF Voyageurs
116, Cours Lafayette – CS 13511
69 489 Lyon CEDEX 03

La décision contestée rappelle les sensibilités environnementales attachées au projet, qui est situé :

- sur la commune de Saint-Étienne (42) sur le site de Saint-Étienne Châteaureux et au sein des emprises foncières SNCF, à proximité immédiate du site de remisage des rames utilisées pour les TER Saint-Étienne – Lyon et pour ceux de l'étoile ferroviaire stéphanoise,
- dans un milieu urbain déjà artificialisé,
 - à proximité d'habitations dont les plus proches sont en partie séparées du projet par des bâtiments existants qui seront conservés,
 - dans un territoire couvert par un plan de prévention du bruit dans l'environnement, qui caractérise l'environnement sonore d'une partie du secteur du projet comme dégradé du fait des infrastructures routières à proximité,
 - à 1,3 km du site Natura 2000 le plus proche, à plus de 3 km des zones naturelles d'inventaire écologique, faunistique et floristique les plus proches et sans interaction avec ces zones,
 - sur des sols dont une partie est polluée,
 - sur des parcelles quasiment entièrement incluses dans le zonage bleu du plan de prévention des risques miniers (PPRM), ce qui correspond à des secteurs concernés par un aléa de type « effondrement localisé », « tassement », « glissement » ou « échauffement » de niveau faible.

La décision contestée tient compte des mesures et caractéristiques du projet ainsi que celles destinées à éviter ou réduire ses incidences, notamment :

- une vingtaine de mouvements supplémentaires de trains par jour, à vitesse lente (15 km/h maximum), permettant le traitement d'une dizaine de rames par jour,
- le fonctionnement du site en régime 24 heures/24 – 7 jours/7, les livraisons effectuées par camion se faisant uniquement de jour (2 semi-remorques et 3 à 4 poids lourds par jour), sachant que ce fonctionnement « pourra être source d'impacts sur l'habitat pour les riverains situés à proximité », selon la notice environnementale jointe à la demande d'examen au cas par cas,
- l'imperméabilisation de 1,5 ha,
- les substances stockées et mises en œuvre en exploitation nécessitant une classification ICPE, dont les contraintes seront prises en compte dans la conception du projet sans plus de précision à ce stade,
- le projet tel que présenté n'évoquant pas de traitement ou de filtration des effluents gazeux,
- le fonctionnement du site avec éclairages nocturnes pour permettre l'activité de nuit,
- l'existence de projets des collectivités en lien avec le foncier de la SNCF (aménagement de parking et création de patinoire),
- l'absence d'incidences négatives significatives du projet sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000, selon l'évaluation simplifiée jointe au dossier de demande d'examen au cas par cas,
- compte-tenu de la production, à l'appui de la demande d'examen au cas par cas, d'un pré-diagnostic écologique et d'une notice environnementale ainsi que de l'engagement du pétitionnaire à mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des impacts :
 - production de 57 000 m³ de déblais dont 28 000 m³ sont pollués et besoin de 20 000 m³ de remblais avec réutilisation des déblais dont les caractéristiques le permettront,
 - traitement différencié des sols excavés selon leur pollution éventuelle, sur la base d'une étude de pollution des sols non fournie avec la demande d'examen au cas par cas, sans précision sur l'éventuelle mise en place d'un plan de gestion des sols pollués,
 - mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction des impacts du chantier, lequel est prévu pour une durée de quinze mois environ, selon les règles usuelles de bonne gestion des chantiers de génie civil,



- adaptation des périodes de chantier aux cycles de vie des espèces identifiées sur site et mise en défens des secteurs sensibles, sur la base de la notice environnementale jointe à la demande d'examen au cas par cas, qui mentionne la présence d'espèces protégées ou patrimoniales dont la présence est, selon les cas, avérée ou potentielle (Lézard des murailles, Couleuvre verte et jaune, Orvet fragile, Vipère aspic, Chardonneret élégant, Martinet à ventre blanc, Verdier d'Europe, Faucon crécerelle, Bruant jaune, Buse variable, Lapin de garenne, Écureuil roux, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl et/ou de Nathusius), étant souligné qu'une cavité arboricole a été recensée ainsi que trois bâtiments pouvant accueillir des gîtes pour certaines de ces espèces,
- mise en place d'un assainissement temporaire en phase chantier,
- collecte des eaux pluviales dans un ouvrage de rétention étanche avant leur rejet dans le réseau d'assainissement séparatif en phase d'exploitation, proscrivant tout rejet dans les sols en application du PPRM, collecte et traitement avant rejet dans le réseau des eaux usées issues de la voie de détagage, des voies de l'atelier et de la voie de nettoyage sous caisse, considérées comme polluées, sans précision des niveaux de pollution et de performance du traitement, ni de la capacité des installations publiques à prendre en charge les rejets.
- prise en compte du risque minier dans la conception et le dimensionnement des fondations des constructions, sans plus de précisions,
- élimination des espèces exotiques envahissantes dont cinq espèces ont été repérées sur le site,
- réalisation des travaux du chantier de jour, à l'exception de quelques travaux de nuit et en week-end sans engagement sur leur nombre et la durée, mais avec des mesures de réduction du bruit pendant le chantier et en exploitation, sur la base d'une étude acoustique dont la réalisation est en cours et au sujet de laquelle la notice environnementale précise que des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation seront proposées,
- échanges avec l'architecte des bâtiments de France (ABF) pour traiter la partie du projet incluse dans le périmètre de protection de l'Église Saint-Jean-François Régis, monument historique.

Elle tient compte du fait que la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) a été engagée par le pétitionnaire, mais non conduite à son terme puisque la prise en compte de certaines incidences n'est pas encore définie, et conclut que l'absence d'incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine de la construction du technicentre TER de maintenance de Saint-Étienne (42) n'est pas démontrée.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation d'une évaluation environnementale sont explicités dans la motivation de la décision contestée et visent à mener à son terme la démarche ERC, et notamment à décrire les incidences et mesures ERC sur :

- les habitats naturels, la flore et la faune à partir d'inventaires précis,
- les espèces exotiques envahissantes,
- l'ambiance sonore pour les habitations voisines, de jour comme de nuit,
- la gestion des sols pollués,
- la prise en compte des risques miniers,
- l'imperméabilisation des sols,
- la gestion des effluents liquides et gazeux,
- les éclairages nocturnes,
- les effets paysagers du projet,
- les incidences cumulées avec d'autres projets,
- les effets de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme le cas échéant.

Le recours apporte des compléments issus d'études conduites depuis l'été 2021 et des arguments nouveaux.



Parmi ces derniers, le fait que d'autres ateliers de maintenance TER n'ont pas été soumis à évaluation environnementale (Orléans-Québec et Chalindrey) est rappelé. Ces sites présentent des caractéristiques différentes tant dans leur dimensionnement que lors de leur exploitation et sont situés dans des milieux dont la sensibilité environnementale est différente. Cet argument ne peut donc être retenu par principe.

Le recours indique que le site est déjà exploité pour le remisage et la préparation des rames TER, principalement thermiques, pour lesquelles des opérations logistiques sont réalisées nuit et jour, dont les vidanges des toilettes ainsi que le remplissage des réservoirs de gazole et de sable. Une vingtaine de mouvements sont dénombrés en moyenne sur 24 h. Ces éléments apportent des précisions sur l'état initial de l'environnement, sans porter sur les incidences spécifiques du projet. Ils sont donc sans effet sur la décision contestée.

Le recours comporte des pièces complémentaires et SNCF Voyageurs indique qu'il mettra en œuvre les mesures présentées dans ces documents. Ceux-ci sont composés d'un mémoire répondant aux motifs de la décision contestée, et de plusieurs annexes.

Le document répondant aux motifs de la décision de soumission à étude d'impact apporte des précisions :

- sur le bruit : le fait que le plateau ferroviaire est situé sur un remblai à environ 6 m au-dessus des rues avoisinantes conduit le pétitionnaire à considérer que la propagation du bruit vers les riverains est d'autant plus réduite, ce qui reste à démontrer puisque le bruit émis par une source située en hauteur est, au contraire, susceptible de se propager plus loin dans toutes les directions. Une carte du bruit est fournie mais sans légende. Elle montre des habitations en zone orange, qui correspond usuellement à un dépassement de certains seuils réglementaires. Le document se contente d'indiquer qu'aucun point noir du bruit n'est présent et d'affirmer que les modifications dans les mouvements des rames (moins de rames thermiques, plus de rames électriques) devraient améliorer l'environnement acoustique par rapport à la situation actuelle. Il rappelle qu'une étude acoustique est en cours et pourra conduire à des mesures ERC. Ces éléments confirment la nécessité d'une étude complète sur ce point.
- sur les nuisances lumineuses : la suppression d'un éclairage de grande hauteur est mentionnée. Des éclairages de faible hauteur sont prévus ainsi qu'un éclairage sur le haut des faces de l'atelier, à 12 m de hauteur. Une étude d'impact pourra objectiver les incidences en précisant l'évolution de l'ambiance lumineuse du site.
- sur la qualité de l'air : le recours à une partie de motorisation électrique sera de nature à réduire la pollution de l'air. L'augmentation du nombre de rames, en particulier avec des rames bi-modes qui conservent un moteur thermique, devrait être à la source d'une « amélioration » par rapport à la situation actuelle, mais cette évolution doit faire l'objet d'une évaluation quantifiée précise pour être documentée, qui relève d'une étude d'impact. Il en va de même pour ce qui est de l'incidence des émanations gazeuses issues de l'atelier, au sujet desquelles il est indiqué qu'une filtration sera mise en place.
- sur l'imperméabilisation et la gestion des eaux pluviales, usées et issues des processus industriels : le document estime que l'imperméabilisation créée par le projet aura un effet bénéfique sur la réduction du risque minier, ce qui nécessite d'être étayé en tenant compte des nouvelles constructions prévues, et renvoie à une notice hydraulique à venir sur les rejets. Ces éléments devraient être précisés en tenant notamment compte de l'arrêté ministériel du 2 février 1998 qui prévoit que les normes de rejets dans le réseau d'assainissement collectif « eaux usées » sont les mêmes pour les micropolluants (métaux toxiques, micropolluants organiques, dont solvants) que pour un rejet dans le milieu naturel. En présence de ces micropolluants dans les eaux usées, le traitement doit donc être décrit et ses performances démontrées.
- sur le paysage et la biodiversité : l'enjeu environnemental est considéré comme faible par le pré-diagnostic écologique, hormis sur les espèces exotiques envahissantes. Un diagnostic complémentaire sera réalisé pour déterminer s'il est nécessaire de



demander une dérogation à l'interdiction de perturber ou détruire des espèces protégées et leurs habitats. Tous ces éléments relèvent d'une étude d'impact

- sur l'insertion urbaine du projet : le réaménagement du quartier du Soleil et des projets de la ville de Saint-Étienne sont mentionnés, en particulier une patinoire et un parking-silo. L'ABF a été interrogé. L'Ae revient sur ces points ci-après.

- sur la classification ICPE du projet d'atelier : les rubriques de classement du site sont mentionnées. Ce point est sans incidence sur la décision de soumission à étude d'impact.

- sur le plan de gestion des sols pollués et le traitement des terres excavées : une étude a été engagée et des investigations complémentaires le seront. L'Ae revient sur ce point ci-après.

- sur la prise en compte des risques miniers dans la conception : le document indique que la structure des bâtiments sera dimensionnée pour être capable de supporter la remontée d'un fontis de 5 mètres de diamètre et conclut à la bonne prise en compte du risque par le projet. Une annexe est jointe, sur laquelle l'Ae revient ci-après.

Des annexes sont jointes. Elles sont sommaires et en l'état insuffisantes pour une analyse complète des incidences environnementales du projet :

- Un courrier du 16 juillet 2020 du maire de Saint-Étienne au président de la Région, qui fait état de la recherche d'un objectif d'optimisation foncière, et de suppression du « sentiment de friche ferroviaire », et qui précise ses objectifs en matière d'insertion architecturale et paysagère et plus généralement d'insertion dans la ville, notamment avec la création d'une toiture végétalisée et solaire. Ce courrier confirme l'« activité 24 heures/24 – 7 jours/7 » du site après la réalisation du technicentre, et informe du fait que ce dernier s'inscrit dans le cadre du « projet global de la ZAC de Châteaureux », qui comprend la réalisation d'espaces publics et paysagers à l'arrière du bâtiment, la réalisation d'une passerelle avec accès direct aux quais, la réalisation d'un parking TER (où sera transféré le parking des agents SNCF, sans précision sur le devenir de l'espace ainsi libéré), la mise en œuvre d'un projet urbain sur le reste de la plateforme ferroviaire, la délocalisation du foyer ORFEA pour permettre la réalisation du jardin de la rotonde afin d'offrir une liaison confortable entre le parvis nord et le boulevard Jules Janin.

Il est pris bonne note de ces informations, qui attestent du besoin d'étudier l'impact potentiel de la suppression de la friche ferroviaire sur la biodiversité, et qui montrent que l'opération présentée au cas par cas n'est qu'une partie constitutive d'un projet d'ensemble. En application du 5° du III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'étude d'impact devra définir précisément le contenu de ce projet d'ensemble et porter sur ce dernier pour que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. La circonstance que plusieurs maîtres d'ouvrages interviennent pour réaliser le projet d'ensemble ne permet pas de se soustraire à ces dispositions.

- Une fiche « Qualité environnementale du projet d'atelier de Saint-Étienne Châteaureux », qui précise les caractéristiques techniques de certains matériaux et n'apporte pas d'élément de nature à modifier la décision contestée.

- Un mail du 16 novembre 2021 adressé par l'ABF à SNCF Voyageurs indique n'avoir pas d'observation sur l'atelier de maintenance TER. Il en est pris bonne note.

- Une « synthèse du scénario de traitement des sols pollués relatifs au projet d'atelier sur Saint-Étienne Châteaureux », non datée et réalisée en vue de la production d'un plan de gestion, qui met en évidence l'existence d'une contamination générale des sols sur le site, avec de fortes pollutions au droit de l'ancienne station-service (hydrocarbures totaux à des teneurs atteignant 23 000 mg/kg, jusqu'à 9 mètres de profondeur). Une pollution ponctuelle aux composés organiques volatiles a été identifiée, avec la présence de toluène, benzène, hydrocarbures aliphatiques) dans un tiers des piézaires réalisés, et le caractère non inerte d'un échantillon de ballast sur les trois analysés est établi. Cette pièce indique que des dépollutions par excavation des sols pollués à plus de 2 500 mg/kg ont été faites. Elle indique l'existence de risques



sanitaires liés à la pollution des sols sur site et hors site et recommande une seconde campagne de prélèvements et la mise à jour de l'analyse de vulnérabilité des milieux en raison des incertitudes qui restent à ce stade des études. Certains objectifs de dépollution sont fixés et leurs coûts évalués. La nécessité de mener une étude de faisabilité de la dépollution est mentionnée, ainsi que la réalisation de sondages complémentaires.

Ces éléments montrent que les études doivent être approfondies. Des informations complètes sur la pollution des sols et ses incidences sur l'environnement et la santé humaine devront être présentées et analysées dans l'étude d'impact.

- Une « insertion paysagère du projet d'atelier à Saint-Étienne Châteaureux », qui comporte quelques schémas sans aucune donnée technique (dimensions, matériaux...) et n'apporte pas d'élément substantiel à l'appui du recours.

- Un « compte-rendu de la réunion sur les rejets d'eau du futur atelier de maintenance dans les réseaux de la ville de Saint-Étienne », réunion tenue en visioconférence le 29 octobre 2021, qui montre que les études ne sont pas achevées sur ce sujet, la réunion ayant conduit les différentes parties à se transmettre des documents et informations essentiels pour fixer les caractéristiques de l'assainissement. Le document précise que les calculs des bassins de rétention doivent être repris et que des solutions pour le traitement des eaux polluées doivent être étudiées.

Il apparaît donc que la conception de l'assainissement de l'opération n'est pas achevée sur des caractéristiques importantes, et que les éventuelles mesures ERC afférentes n'ont pas encore été définies. Elles devront l'être dans l'étude d'impact.

- Un document intitulé « Cavités minières – Études et concertation avec la DDT et la DREAL relative au PPRM », compte-rendu d'une réunion tenue en visioconférence le 30 septembre 2021, qui a conduit à l'échange d'informations indispensables à la conception du projet, la DDT alertant sur le fait que certaines hypothèses ne sont pas conformes au PPRM. Selon ce document, la prise en compte du PPRM n'a pas été intégrée à la conception de la voirie, des faisceaux ferroviaires et des bassins de rétention. En conclusion, il est précisé qu'« EGIS demande à la DDT si le MOA peut assumer les risques du PPRM plutôt que de mettre en œuvre des dispositions constructives importantes pour s'affranchir des risques. La DDT confirme que c'est possible et que cela ne remettra pas en cause l'instruction du permis de construire. »

Il apparaît donc que la démarche ERC doit être pleinement engagée également sur la question des risques miniers et l'étude d'impact devra traiter cette question de manière approfondie, y compris sur la justification des choix opérés.

Le recours présenté ne comporte donc pas d'éléments suffisants pour revenir sur la décision contestée. En revanche, il met en évidence l'existence d'un projet d'ensemble plus vaste que le périmètre de l'opération présentée dans la demande d'examen au cas par cas. L'étude d'impact devra porter sur le projet d'ensemble et poursuivre les objectifs spécifiques rappelés ci-dessus.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'Ae a donc décidé, lors de sa séance du 13 janvier 2022, de soumettre à évaluation environnementale la construction du technicentre TER de maintenance de Saint-Étienne (42), à évaluer dans le cadre de l'étude d'impact unique du projet d'ensemble auquel il concourt.

La présente décision sera publiée sur le site Internet de l'Autorité environnementale.

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



Philippe Ledenic



Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux formé dans un délai de deux mois à compter de la notification ou de la mise en ligne sur internet du rejet du recours administratif préalable obligatoire (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

