



Autorité environnementale

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, de la construction d'un site de maintenance et de garage en ligne à Gennevilliers (92)

n° : F-011-26-C-0014

Décision n° F-011-26-C-0014 du 18 mai 2026

Décision du 18 mai 2026
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 et R. 122-3-1 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

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-011-26-C-0014](#), présentée par SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, relative à la construction d'un site de maintenance et de garage en ligne à Genevilliers (92), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 05/05/2026.

Considérant la nature du projet,

- le projet, porté en co-maîtrise d'ouvrage par SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, consiste à créer un site de maintenance et de garage en ligne¹ destiné aux rames de la ligne C du RER, dans le cadre du déploiement du nouveau matériel roulant Z2N NG. Le projet vise à adapter les installations ferroviaires existantes aux caractéristiques de ces nouvelles rames, à renforcer le maillage des sites de maintenance de la ligne du RER C et à améliorer la disponibilité du matériel roulant, le technicentre des Ardoines demeurant le principal site de maintenance de cette ligne ;
- le projet comprend, d'une part, la construction d'un atelier de maintenance à trois voies, d'une longueur d'environ 241 mètres, destiné à accueillir des opérations de maintenance courante, avec des voies électrifiées par caténaire fixe, des passerelles fixes d'accès en toiture, des fosses de maintenance d'une profondeur d'environ 1,55 mètre sur 115 mètres linéaires, des passerelles d'accès aux espaces voyageurs, ainsi que des locaux techniques, logistiques, de vie et de stockage associés. Cet atelier représente une surface de plancher de 4 850 m², complétée par 178 m² dédiés au stockage des déchets issus des opérations de maintenance, soit une surface totale de 5 028 m² ;
- le projet comprend, d'autre part, le réaménagement du faisceau ferroviaire existant sur une longueur cumulée d'environ 4 991 mètres linéaires de voies, incluant notamment l'adaptation des voies de garage et de nettoyage des rames, la reconstitution des fonctionnalités de la base travaux, la création de quatre voies en impasse au nord de l'actuelle zone logistique, dont une voie d'environ 400 mètres et trois voies d'environ 280 mètres, ainsi que le déplacement de la voie 29 d'environ 25 mètres vers l'est, afin de maintenir sa fonctionnalité pour les transports exceptionnels liés au port de Genevilliers. Ce déplacement de la voie 29 implique des travaux de remblaiement dans une zone actuellement en talus, la réalisation d'un mur de soutènement

¹ Le site est implanté au contact de la ligne ferroviaire exploitée et qu'il permet de traiter les rames au plus près de leur parcours commercial, sans les acheminer vers un technicentre principal plus éloigné pour les opérations courantes.

en limite de site le long de la piste dédiée aux modes actifs, ainsi que les ouvrages et adaptations nécessaires à la remise à niveau de cette emprise avec le plateau ferroviaire existant ;

- les travaux portent, d'une part, sur le bâti, avec la déconstruction d'un bâtiment existant d'une surface inférieure à 1 000 m² correspondant à une ancienne emprise bâtie ferroviaire, les travaux préparatoires de libération de l'emprise et la construction, sur l'emprise du site, de l'atelier de maintenance à trois voies et du bâtiment multiservice qui lui est associé ;
- ils portent, d'autre part, sur les infrastructures ferroviaires, avec la dépose de certaines voies, d'équipements ferroviaires et de supports caténaires, puis la reconstitution ou l'adaptation de voies de service, de garage, de nettoyage et de logistique, pour partie sur les emprises existantes et pour partie selon un tracé réaménagé, notamment pour la voie 29 ;
- ces travaux comprennent également les terrassements, remblais, fondations, ouvrages de soutènement, voiries internes, stationnements avec revêtements perméables, réseaux, dispositifs de gestion des eaux pluviales et aménagements paysagers nécessaires au fonctionnement et à l'intégration du site réaménagé ;
- le projet prévoit enfin des aménagements fonctionnels et environnementaux, comprenant notamment des toitures végétalisées, l'aménagement paysager du talus, la création d'espaces végétalisés, ainsi que l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture de l'atelier ;
- la durée prévisionnelle du chantier est de quatre ans ;

Considérant la localisation du projet,

- le projet est situé sur la commune de Gennevilliers, au droit du faisceau ferroviaire existant de Gennevilliers, à proximité de la gare du RER C, dans le secteur des avenues du Général-de-Gaulle et Marcel-Paul, sur une emprise ferroviaire déjà affectée aux voies, au garage, aux circulations techniques et aux installations ferroviaires ;
- cette emprise, correspondant notamment à la parcelle cadastrée OI 400, est comprise entre l'autoroute A86 au nord, les infrastructures ferroviaires existantes à l'ouest, la gare de Gennevilliers et la RD 986 au sud, et le parc départemental des Chanteraines à l'est, dans un environnement urbain fortement anthropisé, marqué par des infrastructures de transport, des activités ferroviaires, logistiques, industrielles et techniques ;
- le projet s'inscrit en zone UAi7d10 du plan local d'urbanisme intercommunal de la boucle nord de Seine, correspondant à un secteur économique destiné notamment aux vastes emprises productives, logistiques, techniques et d'infrastructures. Il ne nécessite aucune extension foncière en dehors de l'emprise ferroviaire actuelle ni consommation d'espace agricole ou naturel ;
- le site est situé à proximité immédiate du parc départemental des Chanteraines, dont certains secteurs sont identifiés comme espaces naturels sensibles, notamment les secteurs des Louvresses et des Tilliers. La zone de protection spéciale (ZPS) Natura 2000 n°FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis » se situe à environ 5 km et la zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique de type II « Pointe aval de l'île Saint-Denis » à environ 0,94 kilomètre ;
- le site est également concerné par des continuités écologiques identifiées au schéma régional de cohérence écologique de la région Ile-de-France, en lien avec la vallée de la Seine et les espaces naturels du parc des Chanteraines ;
- la commune de Gennevilliers est couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles de type inondation, approuvé ; la parcelle du projet est située en zone « hors submersion ». Le site se trouve en zone de répartition des eaux de l'Albien et dans un secteur marqué par la présence de la nappe alluviale de la Seine ;
- le site est situé dans le périmètre de l'agglomération de la Métropole du Grand Paris, couverte par un plan de prévention du bruit dans l'environnement approuvé par le territoire de la Boucle Nord de Seine en 2019 et en cours de révision, et relève également du plan de prévention du bruit dans l'environnement ferroviaire national établi par SNCF Réseau, incluant les faisceaux de voies adjacents au projet ;

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

En phase travaux,

- les incidences temporaires du chantier sont principalement liées aux opérations de mise en site propre, de dépose d'équipements ferroviaires, de terrassement, de remblaiement, de

déconstruction, de réalisation des fondations, de construction des bâtiments et ouvrages, ainsi qu'aux circulations de chantier, susceptibles de générer localement du bruit, des poussières, des vibrations, des émissions lumineuses, des déblais et des risques de pollution accidentelle ;

- ces incidences seront encadrées par une organisation de chantier intégrant notamment une charte de chantier vert, la prévention des pollutions accidentelles, la maîtrise et le suivi des émissions de poussières et du bruit émergent, la gestion séparée des déchets, l'optimisation des flux d'approvisionnement et d'évacuation, ainsi que le recours, lorsque cela est possible, aux trains travaux pour limiter les circulations routières induites ;
- les études écologiques réalisées ont permis de caractériser les enjeux du site et de ses abords, principalement liés aux oiseaux et aux insectes, aux continuités écologiques de bordure et à la proximité du parc des Chanteraines, tandis que les milieux directement concernés par les travaux sont majoritairement ferroviaires, rudéraux, remaniés ou artificialisés ;
- les inventaires floristiques ont recensé 47 espèces végétales, sans mettre en évidence d'espèce végétale protégée sur l'emprise du projet, mais ont identifié plusieurs espèces exotiques envahissantes, notamment l'Ailante glanduleux, la Renouée du Japon, le Buddleia de David, le Robinier faux-acacia, le Sénéçon du Cap et la Vigne vierge, dont la gestion fera l'objet de mesures prophylactiques spécifiques ;
- les enjeux faunistiques identifiés sont qualifiés de modérés pour l'avifaune et certains insectes, et de faibles pour les autres groupes, notamment les reptiles, mammifères terrestres, chiroptères, amphibiens et gastéropodes. Les espèces concernées sont susceptibles d'utiliser les milieux du site ou principalement de ses abords pour l'alimentation, le repos, le déplacement ou la reproduction. Concernant les chiroptères, les expertises ont confirmé l'absence de gîte favorable ;
- les incidences sur ces espèces seront réduites par le phasage des travaux hors périodes sensibles, notamment hors période de nidification des oiseaux, par le balisage des secteurs à enjeu, la limitation des nuisances lumineuses, sonores et vibratoires, la formation des équipes travaux, le suivi écologique de chantier, ainsi que par l'adaptation des interventions en cas de constat naturaliste particulier. Sont prévues des mesures de reconstitution d'habitats favorables à la biodiversité ordinaire et à la continuité écologique, comprenant notamment plantations, végétalisation de talus, semis prairiaux, massifs arbustifs, nichoirs, tas de bois et pierriers ;
- l'étude d'incidences Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence significative sur la ZPS, en l'absence d'habitat d'intérêt communautaire affecté et d'effet sur les espèces ayant justifié la désignation du site et au regard des mesures de réduction prévues ;
- la délimitation des zones humides conclut à l'absence de zone humide avérée dans l'emprise des travaux, tant au regard du critère pédologique que du critère floristique, et les travaux ne sont pas de nature à affecter les zones humides identifiées dans le parc des Chanteraines ;
- les reconnaissances géotechniques ont mis en évidence un contexte de remblais hétérogènes liés notamment à d'anciennes exploitations de sables et graviers remblayés, une nappe alluviale de la Seine mesurée à environ 7 à 8 mètres sous le terrain naturel, ainsi que des contraintes de stabilité, de portance, de soutènement et de drainage prises en compte dans la conception des plateformes, fondations, remblais et ouvrages. Les fosses de maintenance, d'une profondeur d'environ 1,55 mètre, resteront nettement au-dessus du niveau de cette nappe, les ouvrages de fondation et de soutènement ayant été étudiés dans ce contexte hydrogéologique sans rabattement de nappe identifié à ce stade dans les pièces du dossier ;
- les études de pollution des sols ont mis en évidence, dans les remblais et terres à excaver, des anomalies en éléments traces métalliques, notamment l'arsenic, le cadmium, le chrome, le cuivre, le mercure, le nickel, le plomb et le zinc, ainsi que des teneurs en hydrocarbures totaux, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et polychlorobiphényles (PCB), avec des dépassements ponctuels des critères d'acceptation en installation de stockage de déchets inertes ;
- ces pollutions, issues de l'historique ferroviaire et industriel de l'emprise, ont été caractérisées préalablement aux travaux et donneront lieu à une gestion spécifique des déblais, incluant le tri des matériaux, la traçabilité des terres, la limitation des envols de poussières, l'adaptation des conditions de terrassement et l'évacuation vers des filières adaptées selon les résultats analytiques et les critères d'acceptation applicables ;
- le diagnostic de l'amiante dans les sols a identifié la présence ponctuelle de fibres d'amiante dans 12 échantillons sur 228, majoritairement dans les horizons superficiels, imposant des mesures spécifiques de protection des travailleurs, de prévention des envols de fibres, de conditionnement, de transport et d'évacuation des terres concernées vers des filières autorisées ;

- les diagnostics relatifs à l'amiante, au plomb et aux HAP, notamment pour la déconstruction du bâtiment existant, la dépose des voies, des équipements ferroviaires et des matériaux associés, seront intégrés aux modes opératoires de chantier, afin d'assurer la séparation des flux, la protection des intervenants et l'évacuation des déchets vers les filières réglementaires appropriées ;
- si les terrassements, remblais et évacuations de terres sont susceptibles de générer des émissions de gaz à effet de serre, notamment du fait des volumes de déblais à gérer et de leur orientation vers des filières extérieures adaptées, ces effets ont été pris en compte par l'optimisation des mouvements de terres, la caractérisation préalable des déblais, leur orientation par filière afin d'éviter les transports et traitements inadaptés, ainsi que par l'optimisation des circulations de chantier et le recours, lorsque cela est possible, aux trains travaux pour les opérations ferroviaires ;
- les risques de pollution des eaux en phase chantier seront réduits par la sécurisation des stockages, la mise à disposition de moyens d'intervention en cas de déversement accidentel, la maîtrise des eaux de ruissellement, le respect des prescriptions applicables au raccordement, aux rejets et à la gestion des eaux pluviales, ainsi que par la prise en compte de la nappe alluviale dans les méthodes de terrassement et d'exécution ;

En phase d'exploitation,

- les incidences attendues relèvent d'activités ferroviaires de maintenance courante, de garage, de nettoyage, de remisage et de logistique annexe, encadrées par les prescriptions applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement (rubrique 2930.1b) et par les procédures de gestion propres aux activités ferroviaires ;
- les eaux pluviales seront gérées à la parcelle au moyen de dispositifs de récupération, de rétention, d'infiltration ou de restitution maîtrisée, incluant notamment les eaux de toiture, des surfaces végétalisées, des revêtements perméables, des bandes enherbées et un bassin de rétention, afin de limiter les volumes rejetés au réseau public, dont les modalités de dimensionnement seront précisées dans le cadre des procédures applicables au raccordement, aux rejets et à la gestion des eaux pluviales ;
- les eaux industrielles ou susceptibles d'être polluées feront l'objet des prétraitements requis avant raccordement, conformément au règlement d'assainissement et aux autorisations de rejet applicables, et les produits de maintenance seront stockés dans des locaux dédiés, équipés de rétentions et soumis à des contrôles réguliers ;
- les déchets issus des opérations de maintenance seront entreposés dans des locaux adaptés, permettant la séparation des déchets dangereux et non dangereux, puis évacués vers des filières agréées de traitement, de valorisation ou d'élimination ;
- les investigations complémentaires sur les gaz du sol et l'évaluation quantitative des risques sanitaires concluent à la compatibilité de l'état des milieux avec l'usage projeté, les voies d'exposition étant limitées en exploitation par le recouvrement des sols, la présence de bâtiments, de dalles, de voies, d'enrobés, de revêtements ou de terres végétales saines, ainsi que par l'absence d'usage sensible du site ;
- le contexte acoustique et vibratoire initial est déjà marqué par les circulations ferroviaires et les infrastructures de transport voisines, avec pour le bruit des niveaux équivalents mesurés entre 56 et 62 dB(A) et des pics liés aux passages ferroviaires pouvant atteindre environ 78 dB(A). Le projet s'inscrit ainsi dans un secteur déjà couvert par les plans de prévention du bruit dans l'environnement applicables, dont il prend en compte les objectifs de maîtrise des nuisances sonores. Les activités projetées, réalisées dans des bâtiments ou des zones techniques dédiés, ne sont pas de nature à générer des émergences significatives et feront l'objet, après mise en service, d'une campagne de mesures destinée à vérifier la conformité réglementaire du site ;
- les nuisances lumineuses seront réduites par une conception adaptée des éclairages, limités aux besoins fonctionnels et de sécurité, orientés de manière à éviter les émissions inutiles vers les milieux naturels voisins et compatibles avec le maintien des déplacements de la faune nocturne ;
- les effets sur la biodiversité ordinaire en exploitation seront également réduits par la gestion écologique des espaces verts, le maintien d'espaces végétalisés, les toitures végétalisées, l'installation de gîtes artificiels pour la faune locale, les plantations d'essences adaptées, les suivis naturalistes et la démarche de labellisation BiodiverCity, de nature à renforcer à terme le potentiel écologique d'une emprise aujourd'hui principalement ferroviaire et rudérale ;
- la mobilité induite par le fonctionnement du site restera liée aux besoins du personnel et aux activités de maintenance, dans un secteur déjà desservi par les infrastructures de transport. Le site bénéficie d'une accessibilité en transports collectifs et modes actifs, avec la gare RER C de Genevilliers, le tramway, le métro ligne 13 et plusieurs lignes de bus situés à proximité, ainsi

des aménagements cyclables aux abords, le projet prévoyant en outre un stationnement dimensionné pour les besoins du site, comprenant un parking d'environ 50 places et un abri deux-roues ;

- le projet intègre également des caractéristiques de réduction de ses incidences, notamment la production photovoltaïque en toiture pour autoconsommation, le recours à une pompe à chaleur pour le bâtiment multiservice, l'emploi de surfaces perméables ou végétalisées et la limitation des rejets hydrauliques au réseau.

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par les maîtres d'ouvrage, des éléments évoqués et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, le projet de construction d'un site de maintenance et de garage en ligne à Genevilliers (92) 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 les maîtres d'ouvrage, le projet de la construction la construction d'un site de maintenance et de garage en ligne à Genevilliers (92) ne nécessite pas d'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.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'autorité compétente vérifie au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la présente décision.

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.

Fait à La Défense, le 18 mai 2026

Pour le président de la formation d'autorité environnementale

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, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature

Inspection générale 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 projet.