

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

Référence E23000128 69

**Maitrise d'ouvrage
SNCF voyageurs - TER Auvergne Rhône Alpes et SNCF réseau**

**Enquête publique
Portant sur la demande d'autorisation environnementale en vue de
la création d'un technicentre de maintenance SNCF sur le site de la
gare de Chateaucieux a Saint Etienne**

***Du lundi 13 novembre 2023 à 9 heures
Au vendredi 13 décembre 2023 à 12 heures***



CONCLUSIONS

Commissaire enquêteur
Daniel DERORY

SOMMAIRE

Page

1. PREAMBULE	1
1.1 Objet et caractéristiques de l'enquête	1
1.2 Contexte du projet	1
1.3 Objectifs du projet et enjeux économiques	1
1.4 Enjeux environnementaux du projet	2
1.5 Modalités de l'enquête publique	3
2. CONCLUSIONS	3
2.1 Avis du commissaire enquêteur sur la préparation et déroulement de l'enquête	3
2.1.1 Dossier	3
2.1.2 Préparation de l'enquête	4
2.1.3 Déroulement de l'enquête	4
2.1.4 Les avis	5
2.1.5 Les contributions du public	5
2.1.6 Avis de l'Ae	6
2.2 Avis du commissaire enquêteur sur le projet	6
2.2.1 Compatibilité avec les documents directeurs	6
2.2.2 Procédure IOTA	7
2.2.3 Procédure ICPE pour la station service	8
2.2.4 Procédure ICPE pour l'atelier de maintenance	8
2.3 Conclusion générale	11

1. PREAMBULE

1.1. OBJET ET CARACTERISTIQUES DE L'ENQUETE

La présente enquête publique concerne la demande **d'autorisation environnementale** relative à un projet de création d'un technicentre SNCF portant sur les procédures suivantes :

- La déclaration au titre des **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement** pour l'atelier de maintenance et la station service ;
- La déclaration au titre des **Installations, Ouvrages, Travaux et Activités** pour le rejet des eaux pluviales.

L'autorité organisatrice de l'enquête est la **préfecture de la Loire** représentée par la **Direction Départementale de la Protection des Populations**, service environnement et prévention des risques en qualité de guichet unique.

Le projet est porté par une double maîtrise d'ouvrage

- **SNCF réseau** pour la rénovation et l'électrification des voies ;
- **SNCF voyageurs TER Auvergne Rhône Alpes** pour le centre de maintenance.

Le siège de l'enquête est la **mairie de Saint Etienne**, commune de situation du projet.

1.2. CONTEXTE DU PROJET

Devant faire face à une forte augmentation du trafic ferroviaire TER, le Région Auvergne Rhône Alpes a prévu d'acquérir de nouvelles rames électriques destinées à la ligne Macon/Valence et devant remplacer des rames thermiques.

Pour assumer ces nouveaux besoins en maintenance et afin de désengorger le site de maintenance de Lyon Vénissieux, SNCF voyageurs a fait le choix de construire un technicentre décentralisé. **Le choix géographique s'est porté sur Saint Etienne, centre ferroviaire chargé d'histoire et connaissant un trafic ferroviaire en très forte croissance.**

1.3. OBJECTIFS DU PROJET ET ENJEUX ECONOMIQUES

Le projet soumis à la présente enquête a été scindé en 2 lots correspondant aux 2 maitres d'ouvrage :

- Le lot 1 **sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau** comprenant la régénération (renouvellement de voies, reprise de tracés, remplacement d'appareils de voies, création de nouveaux itinéraires) et l'électrification d'une dizaine de voies qui constitueront le futur réseau TER ;

- Le lot 2 **sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Voyageurs** comprenant la création d'un atelier de maintenance de 137 m de long, ses voies associées (détagage, accès, nettoyage) et des locaux à usages techniques et tertiaires.

Le projet est en outre complété par des accès routiers et piétons, un parking de 150 places et divers travaux de démolition et d'intégration paysagère.

Il est à noter la présence sur le site d'une installation classée régulièrement déclarée (récépissé de déclaration du 14 novembre 2014). C'est une station service chargée d'assurer l'approvisionnement en carburant des rames thermiques.

A travers ce projet la SNCF poursuit un objectif stratégique majeur s'articulant autour de plusieurs enjeux économiques :

- **Rationaliser le fonctionnement** en rapprochant la maintenance de l'exploitation et en mutualisant de nombreuses activités ;
- **Améliorer les plans de transport** en optimisant les périodes d'immobilisation des rames et en permettant des périodes d'exploitation plus longues ;
- **Réduire les coûts** (et les émissions GES associées) en libérant des sillons ferroviaires du fait de la suppression d'aller/retour à vide inutiles.

1.4. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET

Un certain nombre d'enjeux environnementaux ont été identifiés tant au niveau de l'étude d'impact que lors de l'instruction du dossier en amont de l'enquête. Les plus prégnants sont les suivants :

La gestion de l'eau

- L'alimentation en eau potable en raison de besoins importants tant en eau potable (estimation de 1470 m³/an) qu'en eau industrielle (5730 m³/an dont 700 issus de la récupération des eaux de toiture) ;
- Les eaux usées notamment industrielles du fait de leur origine (eau de lavage et de détagage des rames) et de la nécessité de les traiter sur place avant rejet ou de les évacuer comme déchet (détagage) ;
- Les eaux pluviales en relation avec l'impossibilité de les infiltrer au regard des prescriptions du Plan de Prévention des Risques Miniers en vigueur.

La dépollution des sols

Implanté dans **une zone fortement anthropisée** depuis longtemps le projet est en outre localisé sur des remblais dont certains sont d'origine minière. Les études de pollution démontrent la présence d'anomalies et d'impacts en hydrocarbures et métaux dans les sols.

Le cadre de vie des habitants

Bien que le projet soit implanté sur **un vaste site privé et fermé**, il se situe à proximité de quelques zones habitées susceptibles de supporter des nuisances en

termes d'environnement sonore, émissions lumineuses, transport et mobilités et qualité de l'air.

La prise en compte des risques

Du fait de son passé industriel et minier, Saint Etienne est confronté à des risques d'effondrement, de tassement, etc. L'existence d'un **Plan de Prévention des Risques Miniers** en vigueur impose au projet de se conformer à de nombreuses dispositions constructives et/ou réglementaires.

La biodiversité

Du fait de sa situation en cœur de ville, dans des zones fortement artificialisées et anthropisées, le projet ne présente **aucune fonctionnalité écologique majeure** (corridor, zone humide, réservoir de biodiversité). L'étude d'impact identifie toutefois quelques habitats, espèces végétales et animales témoignant d'une biodiversité « ordinaire ». La présence de certaines espèces invasives ayant été observée, l'enjeu de leur dispersion en phase travaux se posera.

1.5. MODALITES DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le commissaire enquêteur a été désigné par ordonnance de la présidente du tribunal administratif de Lyon n° E23000128/69 du 29 septembre 2023.

L'enquête a été prescrite par arrêté du préfet de la Loire n° 416-DDPP-23 en date du 19 octobre 2023. Elle s'est déroulée pendant 31 jours consécutifs du **lundi 13 novembre 2023 à 9h au mercredi 13 décembre 2023 jusqu'au à 12 h.**

2. CONCLUSIONS

2.1. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LA PREPARATION ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1.1. Dossier

Le dossier soumis à l'enquête est **conforme aux textes réglementaires** notamment le code de l'environnement. En particulier, le dossier comprend les éléments requis au sens de l'évaluation environnementale et a fait l'objet d'une déclaration de recevabilité par le service instructeur.

Les différentes études composant la plus grande partie du dossier sont **bien documentées, très techniques parfois, souvent volumineuses**, tout cela rendant leur accès plus ou moins aisé pour le public.

Les études d'impact et de dangers ainsi que le rapport de présentation ont fait l'objet de **résumés non techniques synthétiques** facilitant la compréhension du projet, de ses enjeux et de ses impacts par le public.

Le maître d'ouvrage a utilement ajouté un bilan synthétique de la concertation (communication et information) que ce dernier a organisée en amont du projet au cours de l'année 2022.

Dès lors, je considère que le dossier est complet, répond aux exigences réglementaires et a permis au public de s'informer correctement sur le projet de technicentre, ses enjeux et ses impacts.

2.1.2. Préparation de l'enquête

Une concertation a eu lieu entre la DDPP, autorité organisatrice et le commissaire enquêteur, les échanges portant notamment sur les modalités de publicité et d'information du public, le contenu du registre numérique et les modalités d'enregistrement des contributions du public.

La commune de Saint Etienne, siège de l'enquête, a largement collaboré en **facilitant l'organisation matérielle des permanences** et l'accueil du public.

La publicité réglementaire et les parutions dans la presse de l'avis d'enquête, sur lequel un QR code a été utilement ajouté, ont été faites dans **les délais et les formes prévus par le code de l'environnement**.

Une attention particulière a été portée sur l'affichage réglementaire de l'avis d'enquête sur site. **9 affiches ont été posées dont 3 en gare de Saint Etienne Chateaucroix**, site particulièrement fréquenté par le public (15 000 voyageurs par jour en moyenne). Cet affichage a fait l'objet de **3 contrôles d'un commissaire de justice** les 27 octobre, 14 novembre et 14 décembre 2023. Aucun dysfonctionnement n'a été signalé.

En conclusion je considère que toutes les dispositions ont été prises par l'autorité organisatrice et le maître d'ouvrage pour bien organiser l'enquête, pour bien informer le public et lui permettre d'y participer dans les meilleures conditions, le tout avec un soutien de la mairie de Saint Etienne.

2.1.3. Déroulement de l'enquête

Malgré les efforts faits par le maître d'ouvrage en matière d'information du public (CF. affichage 2.1.2), **l'enquête s'est caractérisée par une faible participation du public** notamment pendant les permanences qui n'ont accueilli que 4 personnes dont 3 contributeurs.

Les permanences ont été tenues dans des conditions très satisfaisantes. Le registre numérique a fonctionné sans incident et a été « **normalement** » **fréquenté (2710 visualisations et téléchargements)** sans que cela ne se traduise par de nombreuses contributions (15 au total) alors que leur dépôt étaient grandement facilités.

Les procédures post enquête (clôture, procès verbal de synthèse, mémoire en réponse du maitre d'ouvrage) ont été effectuées dans **les formes et les délais réglementaires**.

En conclusion, je considère que les modalités de l'enquête ont offert au public de bonnes conditions d'information et de larges facilités d'expression. L'enquête s'est déroulée dans des conditions régulières et sans qu'aucun incident notable n'ait été à déplorer.

2.1.4. Les avis

Différents services de l'Etat (DDT, SDIS, ARS, etc.) ont été associés à l'instruction du dossier préalablement à l'enquête publique. **Ils ont émis unanimement des avis favorables** assortis de prescriptions à prendre en compte dans l'arrêté d'exploitation.

La commune de Saint Etienne, la Région Auvergne Rhône Alpes, autorité organisatrice des transports et Saint Etienne Métropole ont été consultées comme les textes le prévoient.

Seule Saint Etienne Métropole a répondu et émis **un avis favorable** en formulant 2 remarques :

- SEM souhaite une conclusion rapide des discussions sur Les conditions de raccordement au réseau d'assainissement afin d'adapter le projet (voiries, modifications du réseau) aux choix retenus ;
- Compte tenu de l'impact probable sur le paysage urbain d'un mur coupe feu prévu SEM souhaite engager une concertation avec la SNCF afin d'expertiser la position de ce mur coupe feu permettant une intégration paysagère optimale.

Je considère que la consultation pour avis des collectivités a été convenablement organisée et s'est déroulée conformément à la réglementation.

2.1.5. Les contributions du public

Malgré la relative faible participation du public, l'enquête a recueilli **18 contributions émanant de 16 contributeurs** (14 particuliers et 2 associations) dont 4 ont souhaité demeurer anonyme. Les contributions ont été décomposées en 35 observations unitaires (en réalité 30 du fait de 3 doublons et 2 hors enquête)

Aucune contribution ne s'est déclarée défavorable au projet.

Un sujet a largement focalisé la moitié des contributeurs. Il concerne l'amélioration d'une piste cyclable sans lien direct avec la demande d'autorisation environnementale.

Les autres observations font état de propositions relatives à divers thématiques comme la biodiversité, le cadre de vie des habitants et la production d'énergie renouvelable.

2.1.6. Avis de l'AE

Consultée une première fois dans le cadre d'une demande d'examen au cas par cas, l'Autorité environnementale a estimé que **le dossier devait faire l'objet d'une évaluation environnementale** (décision n° F064-21-C-0125 en date du 19 octobre 2021) au motif que le projet prévoyait la création (régénération) de plus 1000 ml de voies de service et entré dans la catégorie 4 des projets : infrastructure ferroviaire.

Elle s'est ensuite prononcée sur le dossier final (décision n° 2023-79 en date du 21 septembre 2023).

Elle a formulé plusieurs recommandations visant « à améliorer l'information du public, tenir compte des impacts pour les nouveaux habitants, principalement au titre du bruit et de la lumière en provenance de l'atelier et des voies de circulation ferroviaires, ainsi que sur son intégration paysagère ».

Elle a également émis d'autres recommandations concernant la gestion des eaux usées dont les études doivent être approfondies, la prise en compte du risque minier et la justification des choix du maître d'ouvrage en matière d'excavation et de traitement des sols pollués.

Enfin l'Ae recommande d'améliorer la prise en compte des impacts climatiques de cette nouvelle construction, en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES) comme d'artificialisation ».

J'ai examiné l'avis formulée par l'Autorité environnementale, ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'analyse des observations.

2.2. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LE PROJET

2.2.1. Compatibilité avec les documents directeurs

Du fait du classement de la parcelle d'emprise du projet en zone UFG réservée exclusivement aux activités en lien avec les transports publics, **ce dernier s'inscrit en compatibilité avec le PLU de Saint Etienne en vigueur**. En outre il prend en compte les principales dispositions du règlement du PLU.

Le projet a notamment pour objectif de rapprocher la maintenance des rames de leur exploitation les rendant ainsi plus disponibles dans une organisation plus souple, en optimisant les périodes d'immobilisation et en libérant « accessoirement » des sillons ferroviaires entre Lyon et Saint Etienne. **Les choix retenus sont ainsi favorables au développement de l'offre ferroviaire globale** et à l'amélioration du service pour les usagers.

Je considère donc que le projet s'inscrit totalement dans l'objectif du Schéma de Cohérence Territoriale Sud Loire (SCoT) visant à « Articuler développement urbain et desserte en transports alternatifs à la voiture individuelle » mais aussi dans les priorités du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Saint Etienne.

Les mesures envisagées en matière de gestion des besoins en eau du technicentre (récupération des eaux pluviales pour le lavage des rames, mise en place d'un plan de sobriété eau) et des déchets concourent également et de manière significative aux objectifs du SCoT concernant ces sujets.

Le projet intègre un volet production d'énergie renouvelable en prévoyant l'installation de panneaux photovoltaïques sur 30 % de la toiture de l'atelier. **Il s'inscrit donc totalement dans l'une des règles du SRADDET** « *Prévenir et lutter contre le changement climatique : augmenter d'ici 2030 de 54 % la production d'énergie renouvelable* ». Dans son mémoire en réponse au procès verbal de synthèse, le maître d'ouvrage a précisé que la structure de l'atelier avait été conçue pour que sa toiture puisse être équipée à 100 % en panneaux photovoltaïques.

Compte tenu de l'urgence climatique et des ambitions des politiques publiques en énergie renouvelable, je recommande au maître d'ouvrage d'envisager la couverture totale de l'atelier en panneaux photovoltaïques et ce dans des délais « raisonnables ».

L'emprise du projet est concernée par 2 plans de prévention (risques naturels inondation et risques miniers). Dans les 2 cas les risques sont absents (hors zone d'aléas au titre du PPRNPi) ou faibles à modérés (PPRM).

Le maître d'ouvrage s'étant engagé à respecter scrupuleusement les prescriptions prévues, notamment en matière d'infiltration et de dispositions constructives, je considère que le projet est totalement conforme aux 2 plans de prévention des risques mentionnés ci-dessus.

En conclusion je considère que le maître d'ouvrage s'est réellement engagé à prendre en compte les objectifs, règles et préconisations des différents documents directeurs en vigueur et de rendre le projet compatible avec ceux-ci.

2.2.2. Procédure IOTA

Elle concerne les projets dont la surface imperméabilisée est supérieure à 1 ha. **C'est le cas du présent projet qui prévoit près de 12 000 m² d'imperméabilisation**, soit plus de 3 500 m² supplémentaire par rapport à la situation actuelle du site, alors que le bâtiment principal (atelier) et les futures zones de voirie occuperont respectivement 5 300 m² et 4 300 m² d'imperméabilisation.

Le projet stipule qu'il ne sera procédé à aucun rejet et qu'**aucun bassin d'infiltration ne sera construit** en application des prescriptions du PPRM.

Les eaux de toiture des divers bâtiments prévus au projet ainsi que celles issues des voiries seront collectées dans des bassins de rétention étanches (pour les eaux issues des bâtiments) et pour partie récupérer pour le lavage des rames. Elles seront ensuite rejetées au réseau public avec un débit de fuite de 5 l/s.

Le parking réaménagé sera recouvert d'un revêtement alvéolaire favorisant l'infiltration naturelle, sans concentration, des eaux pluviales.

Enfin pendant la période critique des travaux, des installations provisoires de recueil des eaux de ruissellement, associées à des mesures de prévention des pollutions notamment accidentelles et d'intervention en cas de survenance ont été prévues.

En conclusion, je considère que l'ensemble des mesures préconisées pour la gestion des eaux pluviales, tant en période d'exploitation qu'en phase de travaux, sont pertinentes et adaptées à la situation et au contexte du site. Elles permettent d'éviter tout rejet dans le milieu et de limiter le ruissellement des eaux pluviales et leurs impacts sur les eaux souterraines

2.2.3. Procédure ICPE pour la station service

La station service est concernée par 2 rubriques ICPE et est intégrée au projet du fait de sa présence sur l'emprise SNCF. Toutefois **c'est une installation classée régulièrement déclarée (récépissé de déclaration du 14 novembre 2014) qui ne fait l'objet d'aucun aménagement** potentiellement impactant sur l'environnement dans le cadre du présent projet. De fait elle a été rénovée en 2016 et ses fonctionnalités seront intégralement reprises dans la future exploitation du site.

La question d'une gestion unique des 2 installations (Atelier et station service) peut légitimement se poser. Pour ma part je suggère que l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation engage une réflexion sur la gestion administrative séparée des 2 entités.

2.2.4. Procédure ICPE pour l'atelier de maintenance

Impacts environnementaux (biodiversité, paysage)

Un des enjeux importants du projet concerne la biodiversité. Bien qu'ordinaires, les rares milieux non artificialisés recensés sur le site présentent un intérêt certain du fait de leur rareté dans une zone urbaine très anthropisée.

Le projet préconise des mesures de compensation (C1a) comme la mise en place d'une haie végétale en limite foncière nord (mur de soutènement) ainsi que la création d'habitats secs, tout cela à des fins paysagère et biologique et de permettre le retour de la perméabilité de certains espaces.

Dans sa réponse au procès verbal de synthèse, **le maitre d'ouvrage s'est engagé à renforcer ces actions en** diversifiant les essences utilisées et en densifiant les espaces arborés prévus. Cet engagement permettra à mon sens de réduire sensiblement l'impact paysager de l'atelier en particulier depuis les voies publiques limitrophes du plateau ferroviaire.

L'engagement du maitre d'ouvrage porte aussi sur **la création d'ilots de fraîcheur** notamment au niveau du futur parking. Ce choix est intéressant même s'il risque de concurrencer l'installation potentielle d'ombrières en vue de la

production d'énergie photovoltaïque (CF loi climat résilience et décrets d'application).

Je prends acte des nouveaux engagements du maître d'ouvrage qui améliorent sensiblement le projet au plan de la biodiversité, du paysage et plus modestement de la lutte contre le changement climatique.

Compte tenu de la concurrence éventuelle entre les différents aménagements possible en matière de lutte contre le changement climatique sur l'ensemble du site (ilots de fraîcheur vs ombrières), je recommande au maître d'ouvrage de hiérarchiser ses choix et définir des objectifs surfaciques de réalisation d'ilots de fraîcheur.

La prise en compte du paysage est un des aspects important du projet et rejoint les préoccupations en matière de biodiversité. L'installation, dans une emprise particulièrement minérale, de nombreux espaces arborés (haie, ilots de fraîcheur) associée à la préservation de terrains naturels (pelouses) est très favorable.

La prise en compte du paysage urbain est également importante. A ce titre la remarque formulée par SEM dans son avis est légitime. En effet la construction d'un mur coupe feu de 2 m de hauteur sur un mur de soutènement de 6 m de hauteur peut être passagèrement impactante. La proposition de SEM d'expertiser le bon positionnement de ce mur coupe feu est recevable.

En conclusion je considère que les aménagements « végétaux » prévus dans le projet et complétés par des engagements du maître d'ouvrage sont de nature à rendre le site paysagèrement plus intéressant qu'il ne l'est aujourd'hui. Toutefois je recommande au maître d'ouvrage d'

Un autre des aspects environnementaux du projet concerne sa **gouvernance environnementale**. Le maître d'ouvrage a fait de choix de mettre en place un coordonnateur. C'est une bonne mesure au regard de l'importance des travaux, de leur durée et de leurs impacts potentiels.

Toutefois la phase travaux risque d'être source de dysfonctionnements dont les impacts environnementaux peuvent être importants. En conséquence **cette mission de coordination environnementale doit avoir un caractère opérationnel** fort avec une présence sur le terrain significative.

Dans sa réponse au procès verbal de synthèse le maître d'ouvrage n'apporte pas toutes les garanties en la matière. Je recommande donc que la gouvernance environnementale du projet soit plus clairement dimensionnée tant sur le plan quantitatif que qualitatif

Impacts sur le cadre de vie des habitants

Bien que le projet soit installé sur un vaste site privé clairement délimité, il peut **engendrer un certain nombre de nuisances impactant la vie des habitants riverains**. On peut notamment citer les nuisances sonores, lumineuses et les effets résultant des sols pollués présents.

En matière de nuisances sonores, le projet prévoit , en phase d'exploitation, un certain nombre de mesures visant à les réduire comme l'évolution des rames sur le faisceau à très basse vitesse, l'éloignement des voies de pré conditionnement des rames des zones habitées et la réduction des durées de ce pré conditionnement. En outre le futur bâtiment atelier constituera une barrière phonique entre l'activité ferroviaire normale de la gare et des habitations.

Toutes ces mesures ont fait l'objet de modélisations qui montrent que le fonctionnement du site, les contributions sonores en façade des bâtiments et l'activité ferroviaire en façade des bâtiments sensibles sont conformes à la réglementation, de jour comme de nuit.

Le maître d'ouvrage s'étant engagé, durant la phase de conception du projet, à respecter les hypothèses retenues pour la modélisation, je considère que les mesures préconisées feront que les niveaux sonores supportés par les riverains seront conformes à la réglementation et acceptables par eux.

Les nuisances lumineuses sont souvent la source d'inquiétudes pour la population notamment en période nocturne. Le présent projet n'échappe pas à cette règle. Il a donc intégré **des mesures de réduction adaptées** : utilisation de LED, réglages adaptés des projecteurs sur pylônes (éclairage « vers le bas »), système de détection de présence (allumé vs éteint) notamment sur le futur parking et variation dans le temps de la puissance d'éclairage.

La mise en œuvre de ces mesures s'accompagnera de la suppression du pylône central actuellement sur le site. et dont la grande hauteur et le réglage inadapté de son faisceau lumineux fait qu'il impacte significativement et surtout la nuit, les zones habitées proches du plateau ferroviaire.

Je considère que les choix retenus par le maître d'ouvrage ont pour conséquence de minimiser l'impact résiduel des nuisances lumineuses et ainsi de les rendre acceptables par la population.

Le plateau ferroviaire de Chateaufort est un site SNCF historique, anthropisé de longue date. Il a donc fait l'objet de nombreuses modifications au cours du temps ce qui explique qu'**il est installé sur des sols constitués de remblais souvent d'origine minière**. La présence d'anomalies et d'impacts en hydrocarbures et métaux a été identifiée lors des études faites dans le cadre de l'évaluation environnementale.

Le projet nécessitant des excavations de terres pour l'installation des fondations des bâtiments, des bassins de rétention des eaux pluviales, des voies et des voiries, le maître d'ouvrage a retenu **un scénario de gestion de ces terres polluées** prévoyant l'excavation des terres, leur évacuation à des fins de traitement et un apport de terres saines sur les parties excavées non recouvertes.

Ce scénario représente un compromis entre des aspects économiques (cout de la gestion des terres polluées) et techniques (optimisation des volumes traités, rotation de poids lourds et éloignement des centres de traitement).

Je considère que le choix fait par le maître d'ouvrage est recevable dans la mesure où il constitue un compromis équilibré acceptable dans la mesure où ces terres ne présentent pas de risque sanitaire inacceptable ni de risque environnemental avéré comme le relargage d'éléments polluants dans les eaux souterraines.

Impacts relatifs à la lutte contre le changement climatique

Un des enjeux du projet consiste en **la prise en compte la lutte contre le changement climatique** auquel nous sommes collectivement confrontés. Pour y répondre efficacement le maître d'ouvrage a prévu d'équiper 30 % de la toiture de l'atelier en panneaux photovoltaïques tout en précisant dans sa réponse au procès verbal de synthèse (je l'interrogeais sur la possibilité d'aller plus loin dans l'équipement de la toiture et du parking) que la structure avait été conçue pour être équipée à 100 %.

Compte tenu des nouvelles dispositions résultant des lois « climat résilience » et « accélération de la production d'énergies renouvelables » **le projet gagnerait à plus s'impliquer dans la lutte contre le changement climatique.**

Comme déjà mentionné au 2.2.1. je recommande au maître d'ouvrage d'envisager la couverture totale de l'atelier en panneaux photovoltaïques et ce dans des délais « raisonnables ».

La réduction des émissions de GES est un autre des aspects de la lutte contre le changement climatique. **Certains des choix retenus devraient y participer.** La suppression d'aller retour à vide entre Saint Etienne et Lyon, la forte réduction des durées de pré conditionnement des rames thermiques grâce à une rationalisation de la maintenance (économie importante de gasoil donc de GES) et la mise en place de hottes mobiles pour gaz d'échappement dans l'atelier expliquent l'impact positif sur les émissions de GES.

Ce bilan doit cependant être modulé par l'augmentation du trafic poids lourds (5 par jour) en période d'exploitation et pendant la phase temporaire du chantier (évacuation des terres polluées).

Malgré tout je considère que le bilan du projet restera positif et que ce dernier engendrera une réduction sensible des émissions de GES par rapport à la situation actuelle et ce alors que l'activité augmentera significativement.

2.3. CONCLUSION GENERALE

Le choix de la SNCF de construire un nouveau technicentre à Saint Etienne est un choix fort et symbolique, la région stéphanoise étant historiquement un haut lieu du transport ferroviaire et connaissant actuellement une forte augmentation de trafic.

Ce projet de technicentre est un des premiers, au niveau national, à avoir été soumis à une évaluation environnementale après un examen au cas par cas par l'Autorité environnementale.

Cette « obligation » environnementale a sans doute conduit la SNCF à s'interroger, à travers l'étude d'impact, sur un nombre important de choix environnementaux et à retenir des dispositions favorables à l'environnement.

Je considère en effet que le projet soumis à enquête publique contient des dispositions intéressantes en matière de biodiversité, énergie renouvelable, réduction de GES, gouvernance environnementale et prise en compte des risques miniers.

En conclusion et compte tenu de ce qui précède, j'émet un **avis favorable** a la demande d'autorisation environnementale relative à un projet de création d'un technicentre SNCF à Saint Etienne. Cet avis est assorti de 3 recommandations.

1 - envisager la couverture totale de l'atelier en panneaux photovoltaïques et ce dans des délais « raisonnables ».

2 - hiérarchiser les choix en matière d'aménagements de lutte contre le changement climatique (ombrières vs îlots de fraîcheur) et définir des objectifs surfaciques de réalisation d'îlots de fraîcheur.

3 - expertiser en concertation avec SEM le positionnement du mur coupe feu avec l'objectif majeur de réduire son impact paysager.

4 - dimensionner plus précisément la gouvernance environnementale tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

Fait à Sauvain le 9 janvier 2024

Le commissaire enquêteur

Daniel DERORY

