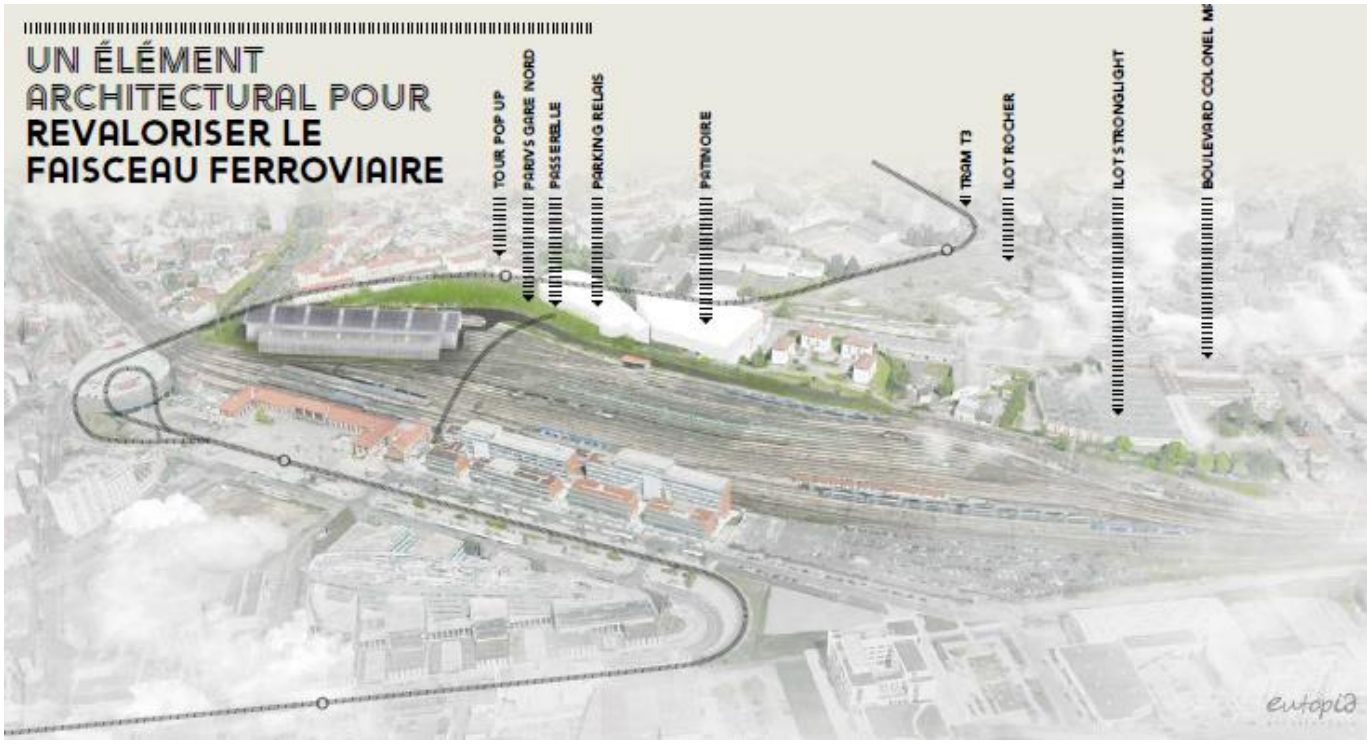
ATELIER DE MAINTENANCE TER
DE SAINT-ETIENNE CHÂTEAUCREUX (42)



Recours gracieux suite à la décision de l'Autorité environnementale (CGEDD) du 19 octobre 2021 portant sur la demande d'examen au cas par cas

Maîtrise d'ouvrage : SNCF VOYAGEURS - TER AURA

01/12/2021

SOMMAIRE

1. Objet du recours gracieux …… 3
2. Enjeux acoustiques …….. 3
3. Nuisances lumineuses …… 7
4. Qualité de l'air ……..8
5. Imperméabilité et Rejets des eaux usées, pluviales et eaux de nettoyage. …… 10
6. Intégration paysagère et préservation du milieu écologique du site. 12
7. Insertion urbaine du projet …… 13
8. Classification ICPE du projet d'atelier …… 14
9. Plan de gestion des sols pollués et traitement des terres excavées …… 15
10. Prise en compte des risques miniers dans la conception. …….. 16
11. Conclusion. ……...….16

ANNEXES

1. Courrier de SEM à LA REGION relatif au choix d'implantation de l'atelier à St-Etienne Châteaucreux

2. Qualité environnementale du projet d'atelier de St-Etienne Châteaucreux

3. Avis de l'ABF relatif au projet de construction de l'atelier de maintenance TER sur le site de St-Etienne Châteaucreux

4. Synthèse du scénario de traitement des sols pollués relatifs au projet d'atelier sur St-Etienne Châteaucreux

5. Insertion paysagère du projet d'atelier à St-Etienne Châteaucreux

6. Compte-rendu de la réunion sur les rejets d'eau du futur atelier de maintenance dans les réseaux de la ville de St-Etienne

7. Cavités minières - Etudes et concertation avec la DDT et la DREAL relative au PPRM

1. Objet du recours gracieux

1.1. Contexte de la demande

En application de l'Article R 122-3 du code de l'environnement, SNCF VOYAGEURS – TER AURA a émis une demande d'examen au cas par cas relatif au projet de construction d'un atelier de maintenance TER sur Saint-Etienne au CGEDD le 16 septembre 2021. Le maître d'ouvrage concluait à une maitrise des impacts potentiels du projet sur un site à faible enjeu environnemental.

En réponse, l'Autorité environnementale, dans son courrier du 19 octobre 2021 stipulant la soumission de ce projet à la procédure d'évaluation environnementale, a précisé que le dossier de demande d'examen transmis ne permettait pas de conclure à l'absence d'impact environnemental, notamment du fait d'un manque de précisions sur plusieurs chapitres d'appréciation des impacts.

Le présent document a pour objet d'apporter des compléments d'analyse sur ces sujets, afin de démontrer que les incidences environnementales sont connues et maîtrisées par la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction adaptées.

1.2. Méthodologie proposée

Le présent document propose une analyse complémentaire sur les faiblesses mis en avant dans la décision du CGEDD :

- Enjeux acoustiques
- Nuisance lumineuse pour le voisinage
- Qualité de l'air
- Imperméabilité et rejets des eaux usées, pluviales et eaux de nettoyage
- Rétention et évacuations des effluents de détagage
- Intégration paysagère et préservation du milieu écologique du site (Faune et Flore)
- Insertion urbaine et prise en compte d'aménagements en périphérie du projet d'atelier
- Procédure ICPE et prise en compte des matières stockées pour l'entretien rames TER
- Plan de gestion des sols pollués et traitement des terres excavées
- Prise en compte des risques miniers

Pour chaque item, un rappel de la situation actuelle est présenté. Les enjeux environnementaux du projet sont ensuite analysés puis accompagnés d'une méthodologie relative à des propositions de mesures, que la MOA SNCF-VOYAGEURS TER AURA s'engage à mettre en œuvre.

2. Enjeux acoustiques

Concernant les points ci-après soulevés par l'Autorité environnementale (AE) :

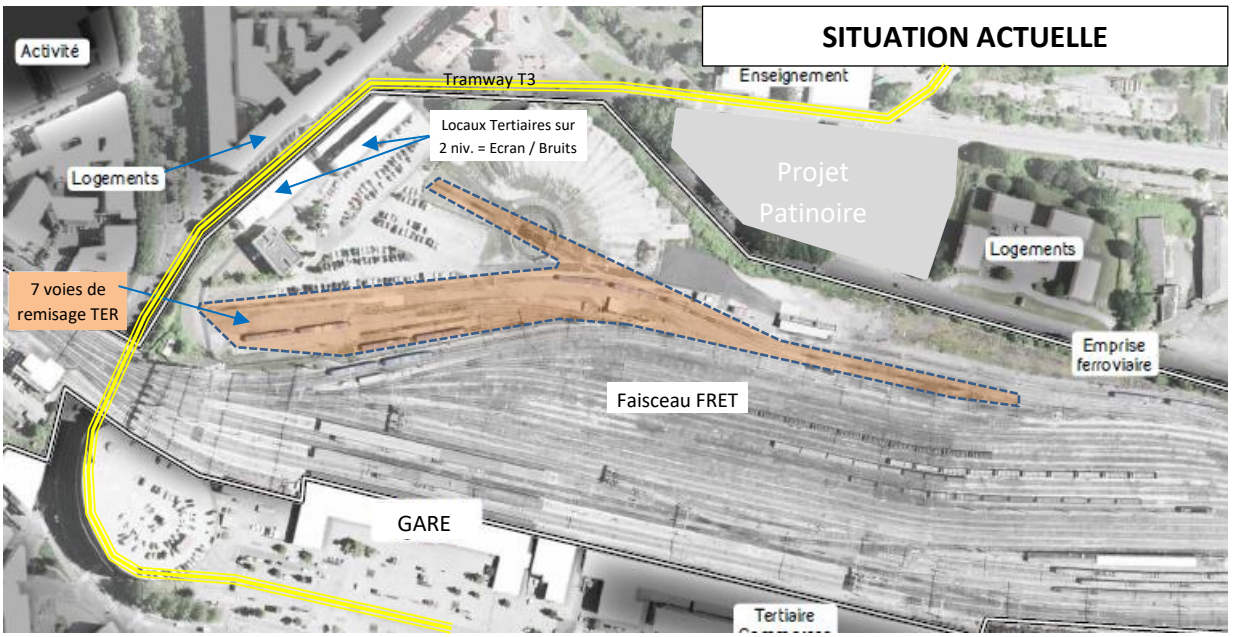
- la création d'une vingtaine de mouvements de trains par jour, à vitesse lente (15 km/h maximum), permettant le traitement d'une dizaine de rames par jour,
- le fonctionnement du site en régime jour/nuit 7j/7, les livraisons effectuées par camion se faisant uniquement de jour (2 semi-remorques et 3 à 4 poids lourds par jour), ce fonctionnement « pourra être source d'impacts sur l'habitat pour les riverains situés à proximité », selon la notice environnementale jointe à la demande,

2.1. Situation actuelle

Le site ferroviaire de St-Etienne Châteaucreux se situe dans une zone d'activités tertiaires, avec des zones de logement d'habitation assez limitées (rue Soulié et rue Puits Thibaud).

Rajoutons que le Tramway stéphanois vient cintrer toute la limite Ouest et Nord du projet, il s'intercale entre les habitations et l'emprise ferroviaire.

Enfin le plateau ferroviaire existant est situé sur un remblai à environ 6 mètres au-dessus des rues avoisinantes de l'emprise SNCF. Dans ce contexte favorable, la propagation du bruit vers les riverains s'en trouve d'autant plus réduite (cf carte bruit ci-après).



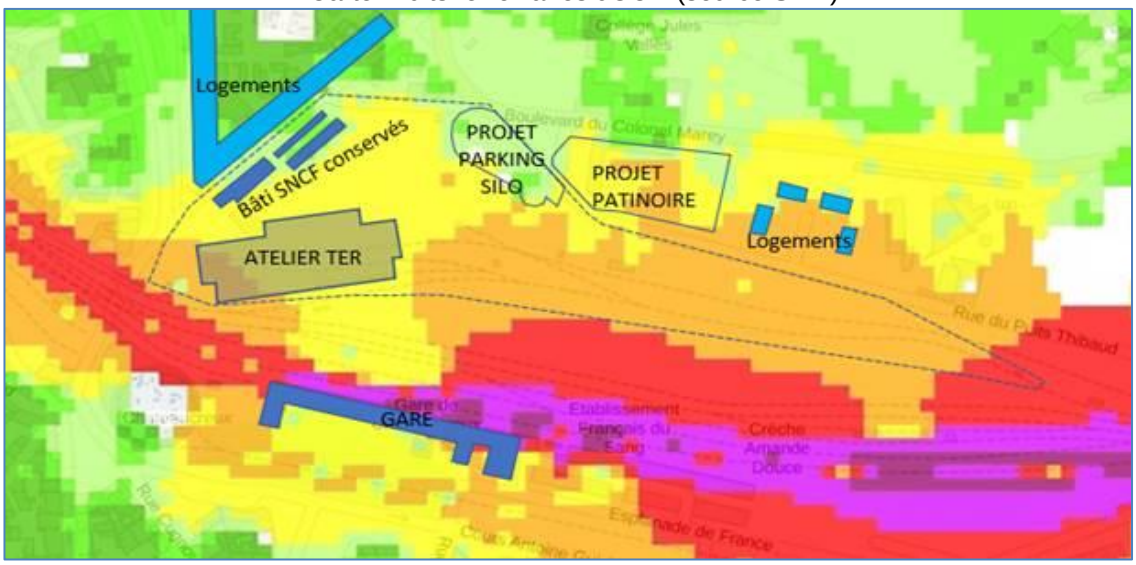
Le site de St-Etienne est actuellement exploité pour le remisage et la préparation des rames TER électriques, thermiques et bi-modes (électrique-thermique). La zone circonscrite au projet est spécifiquement utilisée pour le remisage de la totalité des rames thermiques et bi-modes utilisées en mode thermiques, peu de ces voies étant électrifiées.

- Le **remisage** consiste à mettre en stationnement une rame ou un train. Cela génère des mouvements réalisés à basse vitesse (< 15km/h) entre la gare et une des voies du faisceau.
- La **préparation d'une rame** consiste au-delà de la mise en température des moteurs à préparer le confort des passagers (chauffage ou climatisation) selon la saison ; on parle alors de **pré-conditionnement**. Cette opération dure entre 1h et 1h30 et nécessite que la rame tourne au ralenti. Là encore, les rames bi-modes fonctionnent en mode thermique, générant des nuisances sonores et des gaz d'échappement.
- Lors du mouvement des rames, des **opérations logistiques** peuvent être réalisées comme le plein de gasoil, le plein de sable ou les vidanges WC.

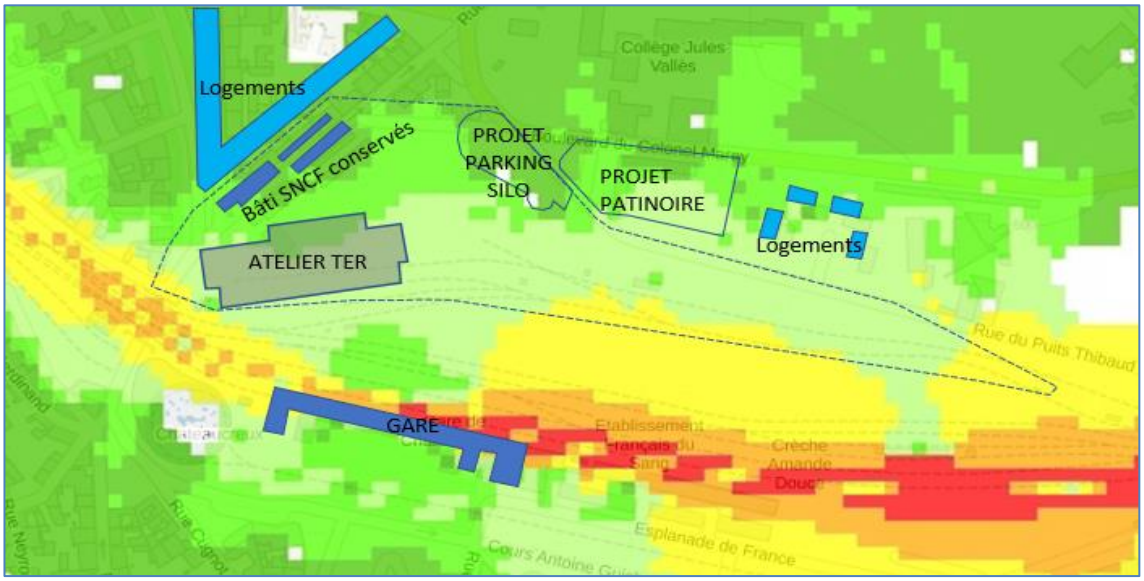
Actuellement, on recense une vingtaine de mouvements sur un cycle de 24h.

Sur le site de la ville de St-Etienne la Métropole (SEM), dans la rubrique Environnement, la cartographie des bruits ferroviaires diurnes et nocturnes montre un état sonore conforme (absence de « Points noirs bruits »).

- Carte Bruits ferroviaires JOUR (source SEM) -



- Carte Bruits ferroviaires NUIT (source SEM) -



2.2. Prise en compte des enjeux dans le projet

Avec la mise en exploitation du futur atelier, hormis la voie de la station-service, c'est l'ensemble des voies utilisées par le TER qui seront électrifiées. Le pré-conditionnement des rames bi-modes pourra alors être réalisé en mode électrique, supprimant de facto le bruit des moteurs thermiques.

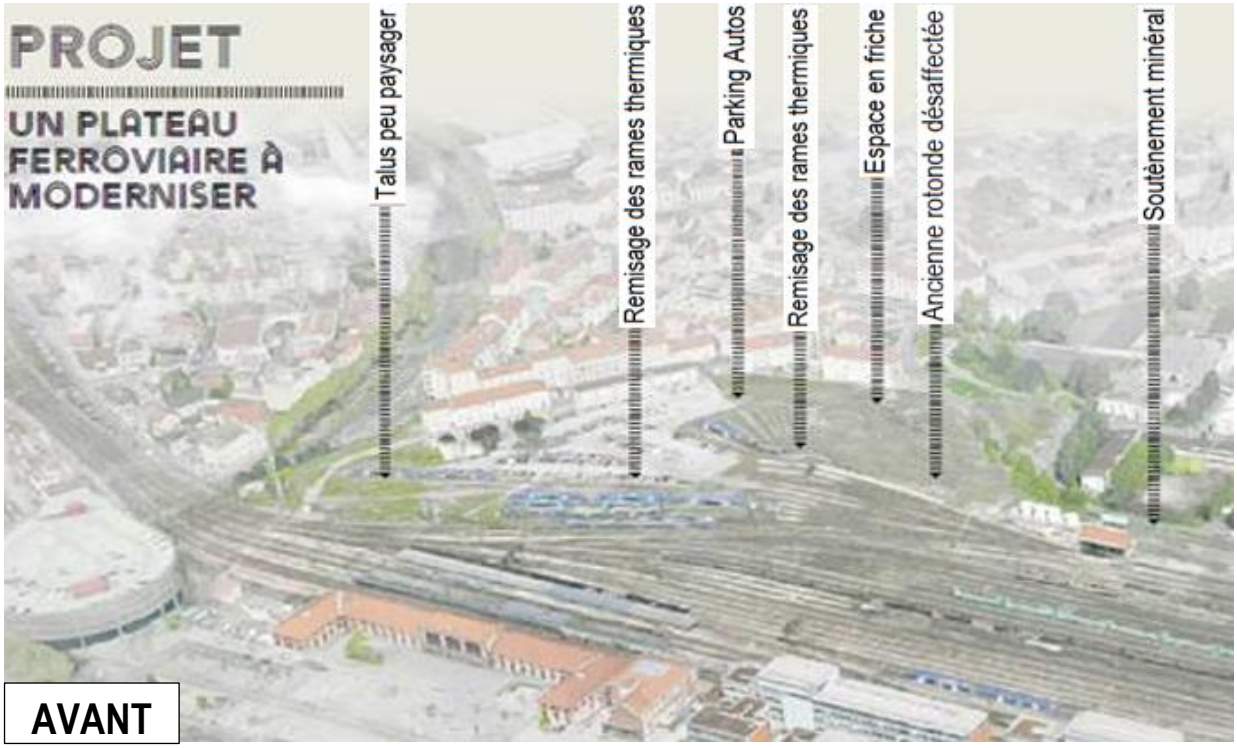
D'un point de vue du mouvement des rames :

- Le plan de transport étant inchangé, les mouvements entre la gare et les sites de remisage de St-Etienne resteront identiques en nombre et en répartition horaire
- Pour la zone circonscrite au projet, il n'y aura pas d'évolution significative du nombre de mouvements mais une évolution du type de mouvement : réduction du nombre de mouvements en rames thermiques, remplacés par des mouvements en rames électriques.

Par ailleurs, les mouvements sur la période [22h …6h] vers l'atelier seront réduits et réalisés à 80% par des rames électriques récentes, peu bruyantes.

Il est à noter que le positionnement de l'atelier fera écran au bruit généré dans le faisceau principal.

Au global, le projet devait donc améliorer l'environnement acoustique par rapport à la situation actuelle.



Hormis les travaux de voies, le chantier sera réalisé de jour. Quelques travaux de nuits seront nécessaires à l'été 2023 mais limités à 25 nuitées.

Concernant les livraisons par poids lourds du futur atelier :

- Rappelons que des livraisons ont déjà lieu sur le site existant sans présenter de difficulté.
- L'impact du projet sera maîtrisé en nous assurant que les livraisons aient lieu de jour.
- L'itinéraire PL traverse une zone industrielle sur 80 % du trajet urbain.

2.3. Méthodologie mise en œuvre et mesures proposées

Comme nous l'évoquions dans notre dossier d'examen au cas par cas, une étude acoustique est actuellement en cours par la société ACOUSTB ; livrable prévu en décembre 2021. L'objectif est de confirmer le respect de la règlementation en matière de bruit. Cette étude sera complétée d'une campagne de mesures acoustiques à la mise en service de l'atelier afin de valider le respect des seuils actuels puis à des campagnes annuelles conformément à la règlementation ICPE.
Dans le cas peu probable où une augmentation supérieure à 2 dBA, correspondant à une modification significative sur une ou plusieurs tranches horaires, serait mise en exergue, la MOA s'engage à apporter immédiatement une solution pour revenir au seuil acceptable. A titre d'exemple, la réduction ou le décalage de certaines opérations logistiques de nuits fait partie des solutions.

En phase chantier, la notice de respect de l'environnement, intégrée au marché, imposera aux entreprises le respect des seuils acceptables. Les engins seront exclusivement équipés de klaxon de recul « type cri du lynx ».

L'enjeu acoustique a bien été pris en compte par la MOA : le projet doit améliorer l'environnement acoustique par rapport à la situation actuelle, essentiellement grâce aux mouvements réalisés en traction électrique, et le chantier fera l'objet de prescriptions très strictes pour les entreprises de travaux.
La MOA a diligenté une étude acoustique et des mesures périodiques qui attesteront du respect continu de la règlementation.

3. Nuisances lumineuses

Concernant le point ci-dessous soulevé par l'AE :

- le fonctionnement du site avec éclairages nocturnes pour permettre l'activité de nuit,

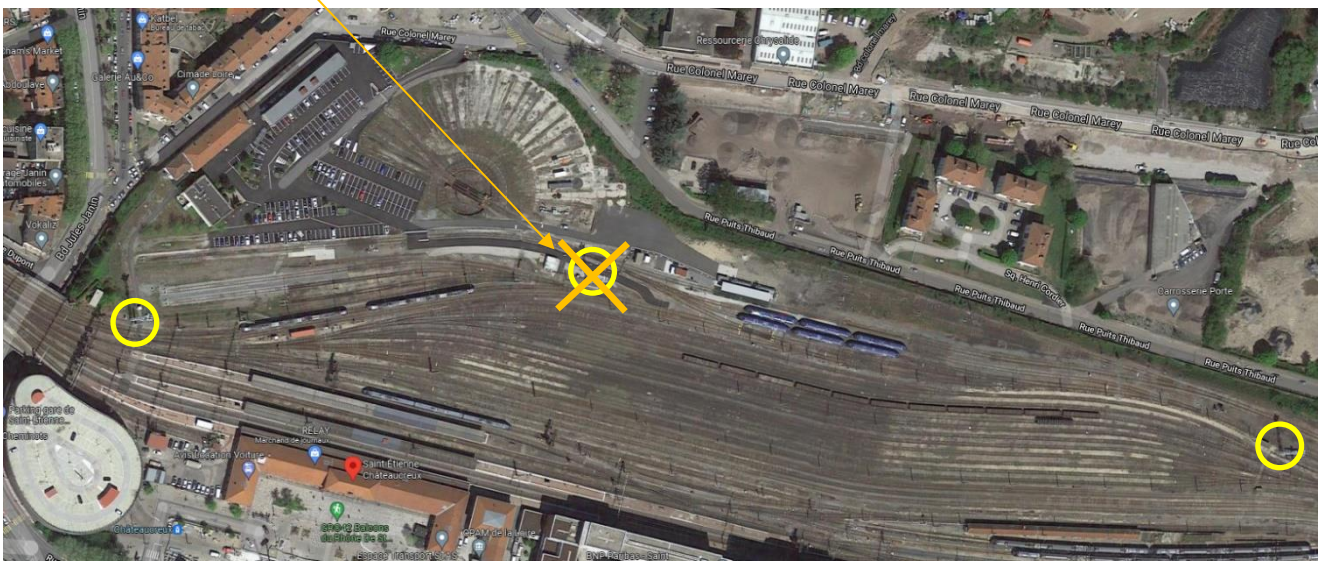
3.1. Situation actuelle

Comme bon nombre de sites de triage ferroviaire historiques, plusieurs éclairages de grandes hauteurs (flood) sont utilisés ; il s'agit de flood d'environ 25m de haut équipés d'une dizaine de spots orientables de fortes puissances.
Sur le site de St-Etienne, on en dénombre 4.

Des réverbères viennent complétés cet éclairage sur le parking, vers la station-service et aux abords des locaux tertiaires existants.

3.2. Prise en compte des enjeux dans le projet

Suppression d'un éclairage de grande hauteur à proximité de la station-service. Les riverains bénéficieront de ce retrait par rapport à la situation actuelle.



Le projet intégrera des éclairages de faible hauteur (type candélabre) sur la voirie nouvellement créée. L'atelier sera équipé d'éclairage sur le haut de ces faces, soit environ à une douzaine de mètres de haut.

Ces éclairages seront moins énergivores, paramétrables et disposeront d'asservissement divers (luminosité ambiante, par détection de mouvements sur les zones sans activité comme les parkings).
Les enjeux de sécurité nous imposent de maintenir un éclairage mais le démontage partiel de l'existant et son remplacement par les dispositifs décrits ci-dessus seront favorables aux enjeux de pollution lumineuse.

Exemple d'éclairage bas à Mulhouse –

Les éléments ci-dessus confirment l'absence de dégradation des nuisances lumineuses voire une amélioration sur certaines zones.

4. Qualité de l'air

Concernant le point ci-dessous soulevé par l'AE :

- le projet tel que présenté n'évoquant pas de traitement ou de filtration des effluents gazeux,

4.1. Situation actuelle

Comme indiqué au paragraphe 2.1, la zone de remisage des rames TER est principalement occupée par des rames thermiques ou bi-modes qui fonctionnent exclusivement en mode thermique du fait du peu d'électrification du faisceau TER.

Les activités de pré-conditionnement impliquent une mise en route des moteurs thermiques durant plus d'1h. Au-delà du bruit, c'est autant de gaz d'échappement qui sont émis.

- Remisage actuel des rames thermiques sur le site de ST-Etienne

Cette nuisance a déjà été réduite en dotant les rames thermiques d'une amélioration technique pour que leur motorisation réduise l'impact sur la pollution d'air ; aujourd'hui, toutes les rames thermiques ou bi-modes de TER AURA sont équipées de moteur type EURO 3a (système avec catalyseur).

4.2. Prise en compte des enjeux dans le projet

Le projet apportera une amélioration considérable via l'électrification de la quasi-totalité des voies de remisage utilisées par TER, permettant la réduction des gaz d'échappement des rames bi-modes en réalisant leur pré-conditionnement en mode électrique lors de la préparation des rames.

Dans l'atelier, les rames bi-modes en maintenance feront l'objet de tests de leurs moteurs thermiques. Un dispositif par hottes d'aspiration équipera l'atelier pour récupérer les gaz d'échappement au droit des sorties de ceux-ci. Ce système sera équipé de filtres avant rejet conforme dans l'atmosphère. Ces essais resteront limités en moyenne à 45' (1 engin) de nuit et à 3h (4 engins) en journée.

4.3. Méthodologie mise en œuvre et mesures proposées

A l'instar des autres sites de maintenance SNCF classés ICPE, des campagnes de mesures triennales seront organisées par l'exploitant SNCF du site.
Une attention particulière sur la maintenance des hottes d'aspiration est prévue pour garantir le bon niveau de filtrage de ces gaz.

Nous confirmons que le projet apportera une amélioration par rapport à la situation actuelle pour les rames bi-modes concernant la pollution de l'air.
Il est précisé qu'un dispositif de filtration dans l'atelier est prévu, et que l'électrification des voies de services est favorable à la réduction des émissions polluantes.
Par ailleurs la MOA est tenue et s'engage à réaliser des mesures régulières quant aux rejets des gaz émis en exploitation au titre des sites classés ICPE

5. Imperméabilité et rejets des eaux usées, pluviales et eaux de nettoyage

Concernant les points ci-après soulevés par l'AE :

- l'imperméabilisation de 1,5 ha,
- collecte des eaux pluviales dans un ouvrage de rétention étanche avant leur rejet dans le réseau (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,

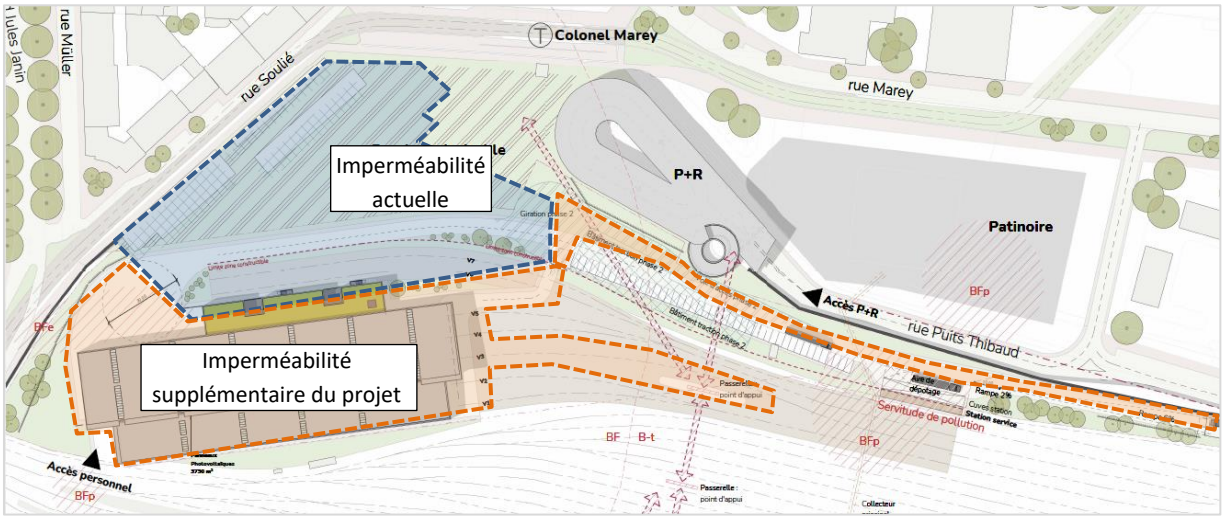
5.1. Situation actuelle

Le site dispose d'un grand parking de 230 places en enrobé qui participe à l'imperméabilité du site. A cela s'ajoutent environ 700m de voies de remisage dont l'assise compacte imperméabilise le sol à hauteur d'environ 85%, soit une surface de plus de 1000m2 en plus du parking. Le bâtiment ORFEA amené à être démoli a une surface étanche d'environ 250m2.

Concernant les rejets d'eaux usés au réseau urbain, une convention de rejet est en cours de finalisation avec St-Etienne Métropole (SEM). Les seuils de débit de rejets et qualité des eaux admissibles fixés par SEM sont clairement établis et repris dans cette convention. Des mesures physico-chimiques semestrielles sont effectuées et analysées pour garantir le respect des seuils fixés par SEM.

5.2. Prise en compte des enjeux dans le projet

Le projet reprend environ 3500m2 de la partie sud du parking. En lieu et place des anciennes voies de remisage, sera positionné l'atelier. Si l'on ajoute les plateformes et quais d'intervention extérieurs et la nouvelle voirie desservant l'atelier, ce sont moins d'1ha d'imperméabilisation qui seront créés.
Cette imperméabilisation aura en outre un effet bénéfique sur la réduction des risques relatifs aux cavités minières (cf. paragraphe 10) pouvant engendrer des fontis, ainsi qu'une diminution du risque de migration des polluants dans les couches profondes.



Le projet prévoit différents réseaux et traitements des eaux (usées, pluviales, nettoyage).

Dans le cadre des études PRO, un travail en concertation entre l'équipe Projet, SEM et la Stéphanoise des eaux (Annexe 6) a permis de préciser le cadrage des devoirs et obligations de la MOA vis-à-vis des rejets des eaux, quelle que soit leur nature. Il ressort que :

- Le débit de rejet maximum autorisé respecte les seuils fixés de SEM. Des noues et une rétention ont été dimensionnées en phase PRO pour respecter ce débit de rejet au réseau communal : l'impact hydraulique de l'imperméabilisation est donc contenu dans les valeurs acceptées par la ville et donc sans impact sur les risques de ruissellement et d'inondation du site.
- Un débourbeur séparateur d'hydrocarbures a été dimensionné dans le projet en amont de la rétention avant rejet au réseau urbain.
- Enfin, concernant le détagage sur le site, il sera effectué sur une voie dédiée, équipée de drainages latéraux de récupération des effluents de ces opérations. Ces effluents seront stockés dans une cuve. Par des vidanges régulières, ces effluents liquides seront éliminés comme déchets par des entreprises spécialisées dans des filières adaptées.

5.3. Méthodologie mise en œuvre et mesures proposées

- Finalisation des échanges techniques relatifs aux contraintes de rejet de SEM. Une notice hydraulique (en cours d'instruction) sera établie et répondra strictement aux exigences attendues par SEM.
- Intégration du projet dans la convention de rejet dans une version révisée, pour tout nouveau rejet produit par les activités du futur atelier, étant entendu que les critères qualitatifs des différents rejets et substances sont clairement définis dans la convention.
- En exploitation, conformément à la réglementation et la convention de rejet, il sera réalisé des contrôles semestriels, à l'instar de ce qui est fait sur tous les autres sites de maintenance du Technicentre AURA, de manière à garantir le respect des seuils autorisés.
- En cas de sinistre ou de pollution accidentelle, le réseau de rejet sera équipé d'obturateurs afin de confiner les eaux polluées.

La MOA apporte des précisions sur l'état actuel (site déjà partiellement imperméabilisé). Le projet est conforme au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Loire-Bretagne.

Conformément à la convention de rejet et aux échanges avec SEM, la MOA s'engage à mettre en place les dispositifs validés concernant l'ensemble des rejets du projet.

Compte tenu de ces précisions, nous confirmons l'absence d'impact du projet.

6. Intégration paysagère et mesures en faveur de la biodiversité

Concernant le point ci-après soulevé par l'AE :

- 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 au dossier, qui mentionne la présence d'espèces protégées ou patrimoniales dont la présence est 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,

6.1. Situation actuelle

Le site de Saint-Etienne Châteaucreux a fait l'objet d'un pré-diagnostic écologique. Les conclusions de ce rapport font état d'un faible enjeu environnemental :

- Flore et végétation sont sans enjeux notables (sauf plantes invasives).
- Faune essentiellement en transit, peu d'habitats recensés (quelques espèces circulent - martinet, potentiellement quelques chauves-souris - mais il s'agit d'un opportunisme à faible enjeu, la zone n'ayant pas de fort potentiel de nourriture ou de gîtes dans son état actuel).

6.2. Prise en compte des enjeux dans le projet

Compte tenu de l'étendue du projet dans un contexte d'aménagement du Quartier du Soleil jouxtant l'emprise ferroviaire, le projet intègre une insertion paysagère. Ce projet a été travaillé en collaboration avec SEM et l'EPASE depuis la phase AVP et validé par ces structures et le maire de Saint-Etienne Métropole.
Le projet prévoit une valorisation écologique : reconstitution et création nette de milieu à potentiel d'hébergement et de micro-corridors longitudinaux dans le site (cf annexe 5). Les clôtures seront équipées de passages microfaune. Des plantations arbres et arbustes assureront un corridor longitudinal et une diversité de gites pour oiseaux, insectes. Les plantes allergogènes tels que le bouleau sont proscrites de notre palette paysagère.

6.3. Méthodologie mise en œuvre et mesures proposées

Sur avis du prestataire ECO-STRATEGIE et pour confirmer le faible enjeu écologique, la MOA effectuera un diagnostic complémentaire. Celui-ci sera mené dans la période de mars à juillet 2022 pour compléter le pré-diagnostic établi en 2021, et en particulier sur :

- Etude chiroptère
- Etude Entomofaune

Une prestation de conseil/suivi de chantier auprès de l'écologue sera mise en œuvre pendant le chantier.
Pour les espèces identifiées sur site ne relevant pas de protection « élevée », des dispositions de planification des travaux seront prises pour éviter toute intervention sur les strates arbustives, fentes ouvertes de maçonnerie, en période de nidification/reproduction.
Pour les espèces à enjeux (lézards des murailles, chiroptères…) dont la présence et les habitats seraient confirmés par le diagnostic complémentaire, les demandes de dérogations d'espèces protégées (dossier CNPN) nécessaires à leur statut seraient réalisés et présentés selon la séquence ERC.

Les espèces invasives présentes sur les zones d'emprise des travaux feront l'objet d'une gestion adaptée pour limiter leur propagation et éviter l'apparition de nouveaux foyers. Les zones de présence de ces espèces seront délimitées au démarrage du chantier. Les terres infestées (renouée en particulier) feront l'objet d'une élimination en décharge contrôlée avec un transport clos. Une zone de lavage des roues des engins sera installée en sortie de chantier pour empêcher la propagation hors site.
Ce sujet sera intégré au marché de travaux dans la notice de respect de l'environnement qui s'imposera au titulaire des marchés. Un plan de plantations et ensemencement sera mis en place conformément aux études paysagères pour éviter des adventices nuisibles telles que l'ambroisie ou la pomme épineuse.

En exploitation, un suivi sur deux ans du site sera spécifiquement mis en œuvre après le chantier pour éliminer les reconquêtes par les invasives.

Nous confirmons l'absence d'impact et la compensation pour les quelques enjeux identifiés sur le site à travers l'insertion paysagère prévue au projet.

En complément du pré-diagnostic qui faisait état de faibles enjeux environnementaux, la MOA s'engage à poursuivre le diagnostic écologique et à mettre en œuvre toute action permettant de préserver certaines espèces (animales voire végétales) si un impact apparaissait.

7. Insertion urbaine du projet

Concernant les points ci-dessous soulevés par l'AE :

- l'existence de projets des collectivités en lien avec le foncier de la SNCF (aménagement de parking et création de patinoire),
- échanges avec l'Architecte des bâtiments de France pour traiter la partie du projet incluse dans le périmètre de protection du monument historique constitué par l'Église Jean-François Régis,

7.1. Un travail concerté avec Saint-Etienne Métropole (SEM)

Depuis le début du projet, un travail de concertation avec SEM, les services d'aménagement de la ville de St-Etienne (EPASE) et le cabinet RUELLE, architecte de SEM, a été mené pour intégrer au mieux le futur atelier dans le tissu urbain du quartier de St-Etienne Châteaucreux dans un contexte de réaménagement du Quartier du Soleil jouxtant l'emprise ferroviaire.

Au fil des réunions de travail (une dizaine de réunions de travail entre 2020 et juin 2021), les choix du projet d'atelier se sont affinés et les sujets en interface négociés pour mettre en cohérence le projet d'atelier (mise en service en 2023) avec les projets futurs d'aménagement de la ville de St-Etienne : patinoire fin 2025, Parking-silo en phase émergence.

Le projet d'atelier présenté à SEM respecte les critères environnementaux établis par l'EPASE tels que synthétisés dans le tableau de l'annexe 2.

7.2. Méthodologie mise en œuvre et mesures proposées

La localisation de l'atelier a fait l'objet de concertation avec l'Etablissement Public d'Aménagements de St-Etienne (EPASE) et SEM (cf. courrier en annexe 1). La MOA poursuit le travail collaboratif avec SEM et l'EPASE notamment dans le cadre du dossier de Permis de Construire.
Le projet est en cohérence avec les esquisses des projets 2025 à 2030 de l'EPASE.
Concernant la proximité de l'église Saint-François Régis, seuls quelques menus travaux de voie et d'électrification se situent dans le périmètre de 500m. L'ABF a néanmoins été interrogé sur un éventuel impact ; la réponse est négative (annexe 3).

Grâce au travail de concertation entre SEM, l'EPASE et SNCF-VOYAGEURS, les problématiques d'insertion urbaine sont traitées et le projet d'atelier est mis en cohérence avec les projets portés par les collectivités.

Concernant la proximité de l'église St-Francois Régis, l'ABF fait état d'absence d'impact.

8. Classification ICPE du projet d'atelier

Concernant le point ci-dessous soulevé par l'AE :

- 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,

8.1. Situation actuelle

Le site est soumis à enregistrement ICPE par son activité spécifique de station-service pour distribuer du gasoil sur les rames TER.

8.2. Prise en compte des enjeux dans le projet

Le projet de construction de cet atelier de maintenance TER d'une surface de 5531m2 est soumis à enregistrement ICPE.
Par ses activités, le futur site de maintenance est concerné par plusieurs rubriques au classement ICPE, à savoir :

- Rubrique 2930-1 (Enregistrement)
- Rubrique 2563 (Déclaration) – nettoyage/dégraissage des trains
- Rubrique 2662 : après analyse, non concerné car stockage inférieur aux seuils

Numéro de rubrique	Désignation de la rubrique (intitulé simplifié) avec seuil	Identification des installations exprimées avec les unités des critères de classement	Régime
2930-1	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie. 1. Réparation et entretien de véhicules et engins à moteur	Le hall de maintenance, le local de lavage et la voie de lavage auront une surface totale de 5531 m².	E
1435-2	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules.	Le site actuel dispose d'une station-service, dont le volume annuel distribué est supérieur à 100 m3 d'essence ou 500 m3 au total, mais inférieur ou égal à 20 000 m3 par an. Pas de modification par rapport à l'existant.	DC
2563	Nettoyage-dégraissage de surface quelconque, par des procédés utilisant des liquides à base aqueuse ou hydrosolubles à l'exclusion des activités de nettoyage-dégraissage associées à du traitement de surface	Utilisation d'une fontaine dégraissante, d'un bac de trempe, etc. dont le volume total de produits utilisés sera compris entre 500 et 7500 L.	DC
2662	Stockage de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques).	Jupe de rames et carénage en matériaux type résine, le volume maximum susceptible d'être présent est supérieur à 100 m3 et reste inférieure à 1000 m3.	D

8.3. Méthodologie mise en œuvre et mesures proposées

Constitution d'un dossier ICPE et présentation d'une version projet à la DREAL et au SDIS 42 en date du 16/09/2021. L'objectif de cette concertation était de lever plusieurs interrogations relatives aux différentes rubriques impactant les études PRO : les études PRO ont intégré toutes les remarques et exigences voire recommandations discutées avec la DREAL.

Suite à l'avancement du dossier ICPE et aux échanges avec le service instructeur de la DREAL, les éléments du classement ICPE sont clairement définis.

La MOA s'engage à respecter strictement les obligations qui émaneraient de la procédure ICPE.

9. Plan de gestion des sols pollués et traitement des terres excavées

Concernant les points ci-dessous soulevés par l'AE :

- 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 qui pourront l'être,
- traitement différencié des sols excavés selon leur pollution éventuelle, sur la base d'une étude de pollution des sols non fournie à ce stade, sans précision sur l'éventuelle mise en place d'un plan de gestion des sols pollués,

9.1. Situation actuelle

Le site ferroviaire de St-Etienne Châteaucreux actuellement exploité présente différents niveaux de pollution relatif aux diverses activités passées. Différents diagnostics ont été réalisés pour établir la cartographie des pollutions et sont pris en compte dans le projet (cf annexe 4).

9.2. Prise en compte des enjeux dans le projet

Une étude relative à la gestion des terres polluées a été engagée postérieurement au dépôt du dossier d'examen au cas par cas. Ses conclusions sont prises en compte dans le projet. Deux scénarios ont été envisagés comme décris dans la synthèse de l'annexe 4. Sur la base de différents critères repris dans ce rapport, la MOA a retenu le second scénario qui consiste à :

- Excaver et évacuer les terres polluées induites strictement par les terrassements du projet :
  - Soit en réutilisant les déblais et remblais dans le cadre du projet et repris au plan de gestion des sols pollués
  - Soit en évacuant hors site, en toute sécurité, dans des filières spécialisées et dans des volumes maîtrisés nécessitant un tri/lavage préalable
- De recouvrir des terrains nus par de la terre saine

9.3. Méthodologie mise en œuvre et mesures proposées

Un plan de gestion des terres polluées a été engagé postérieurement au dépôt du dossier d'examen au cas par cas. Des investigations complémentaires seront engagées conformément aux prescriptions du rapport :

- Sondages complémentaires, 2nde campagne de prélèvement, pour une évaluation plus fine des seuils et volumes présents (démarche classique de prospection itérative sur les projets)
- Etude de tri/lavage, et autres solutions (criblage, bio-tertre résiduel) permettant de réduire les volumes à traiter
- Prospection des filières environnantes en fonction des conditions relatives aux seuils d'acceptation des terres polluées…)

Les entreprises en charge des travaux devront respecter le plan de gestion des sols polluées imposé par la maîtrise d'ouvrage. Il sera exigé de la part des entrepreneurs un Schéma d'Organisation et de Gestion de l'Élimination des Déchets qui devra préciser les filières d'évacuation vers lesquelles seront acheminées les différentes terres polluées à évacuer et les moyens de contrôle, de suivi et de traçabilité qui seront mis en œuvre pendant les travaux. Elles devront présenter au sein de leur organisation une entreprise qualifiée pour la gestion des terres polluées. La bonne prise en compte du plan de gestion des sols polluées sera pris en compte au niveau de l'analyse des offres techniques pour l'attribution des marchés de travaux.

La MOA confirme qu'un plan de gestion des sols pollués est défini et sera imposé aux entreprises de travaux, traduisant l'engagement de la MOA à évacuer les terres polluées dans des filières spécialisées dans les meilleures conditions.

10. Prise en compte des risques miniers dans la conception

Concernant le point ci-dessous soulevé par l'AE :

- prise en compte du risque minier dans la conception et le dimensionnement des fondations des constructions, sans plus de précisions,

10.1. Situation actuelle

Les voies de remisage actuelles, à l'ouest du site ferroviaire de St-Etienne Châteaucreux où sera implanté le futur atelier, sont déjà situées au-dessus de cavités minières.

10.2. Prise en compte des enjeux dans le projet

En phase AVP puis en phase PRO, la MOA s'est concertée avec la DREAL et s'est appuyée sur l'expertise de GEODERIS (Groupement d'intérêt publique spécialisé pour la gestion de l'après-mine) pour réduire tout risque relatif au risque minier. Le dernier compte-rendu spécifiant les choix retenus est joint en annexe 7.

10.3. Méthodologie mise en œuvre et mesures proposées

A l'issue des études PRO et à la vue du plan de prévention des risques miniers (PPRM), ont été présentées à la DREAL et à la DDT plusieurs solutions relatives au risque d'effondrement provoqué par un fontis :

- A- Prolonger les fondations profondes sous le carreau d'exploitation de manière à s'affranchir des cavités pouvant être à l'origine de fontis localisé
- B- Combler au préalable les galeries
- C- Concevoir une structure du bâtiment capable de supporter la remontée d'un fontis de 5m de diamètre

A la vue des échanges et des différents critères considérés, la solution C de renforcer la structure du bâtiment est retenue et validée par la DDT. Un compte-rendu de cette réunion avec la DREAL et la DDT en date du 30/09/2021 est joint en annexe 7.

La MOA confirme la bonne prise en compte du risque minier dans la conception du projet. Les choix de conception ont été concertés avec la DREAL appuyés de l'expertise de GEODERIS.

La MOA s'engage à respecter les recommandations de la DREAL sur la prise en compte du risque minier.

11. Conclusion

A la vue de l'ensemble de ces éléments, qui viennent préciser et compléter le dossier d'examen au cas par cas, nous confirmons l'absence d'impact sur l'environnement du projet de création d'un atelier TER sur l'emprise ferroviaire de Saint-Etienne Châteaucreux.

Ce projet structurant pour la desserte ferroviaire entre Lyon et St Etienne, axe TER régional le plus fréquenté de France, contribuera à l'amélioration du TER en région Auvergne-Rhône-Alpes et au report modal au niveau régional.