

PRÉFECTURE DE LA SEINE MARITIME
---o-0-o---
COMMUNE DE SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN
---o-0-o---

**INSTALLATIONS CLASSÉES POUR
LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

**ENQUÊTE PUBLIQUE CONCERNANT LE PROJET PRÉSENTÉ
PAR LA SOCIÉTÉ SNCF MOBILITÉS RELATIF
A UNE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
EN VUE DE L'EXTENSION D'UN ATELIER DE MAINTENANCE
DES RAMES DE TRAIN "TECHNICENTRE SNCF" IMPLANTÉ
SUR LA COMMUNE DE SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN**

Pétitionnaire : Société SNCF Mobilités

Dates d'enquête : 8 juillet 2019 – 22 juillet 2019

---o-0-o---
Décision du Tribunal Administratif de ROUEN du 04/06/2019
(Réf. : E19000053/76)

---o-0-o---
Arrêté préfectoral en date du 11/06/2019
---o-0-o---

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Fait au HAVRE, le 14 août 2019



A. FEVRIER
Commissaire Enquêteur

TABLE DES MATIÈRES

1. GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUÊTE ET LE CADRE ADMINISTRATIF ET JURIDIQUE.....	4
1.1 Le pétitionnaire : la Société SNCF Mobilités.....	4
1.1.1 Identité de la Société.....	4
1.2 L'objet de l'enquête.....	4
1.3 Cadre administratif et juridique.....	5
1.4 Contenu du dossier.....	6
2. DESCRIPTION DU PROJET.....	10
2.1 Généralités.....	10
2.1.1 Localisation du site.....	10
2.1.2 Description succincte du projet.....	11
2.2 Motivations de la demande d'autorisation d'exploiter.....	13
2.2.1 Les raisons expliquant le choix du projet.....	13
2.3 Les principaux impacts et enjeux environnementaux.....	14
2.3.1 Incidence de la phase travaux.....	14
2.3.2 Intégration paysagère.....	15
2.3.3 Risques sur le patrimoine culturel et archéologique.....	15
2.3.4 Incidences notables induites par l'utilisation des ressources naturelles.....	15
2.3.5 Incidences sur les milieux naturels remarquables.....	15
2.3.6 Effets sur le sol, le sous-sol et les eaux souterraines.....	16
2.3.7 Incidences sur les eaux superficielles.....	16
2.3.8 Effets sur l'air.....	17
2.3.9 Incidence sur le contexte sonore, vibratoire et lumineux.....	17
2.3.10 Incidence sur le trafic.....	18
2.3.11 Effets sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique.....	18
2.3.12 Incidence du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique.....	18
2.4 Evaluation des Incidences Natura 2000.....	18
2.5 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets.....	18
2.6 Vulnérabilité du projet vis-à-vis des risques naturels et technologiques.....	19
2.6.1 Risque sismique.....	19
2.6.2 Risque inondation.....	19
2.6.3 Coulée d'eaux boueuses et retrait – gonflement des argiles.....	19
2.6.4 Risques technologiques.....	19
2.7 Mesures envisagées pour éviter, réduire et / ou compenser les effets négatifs prévus de l'installation.....	19
2.8 L'Etude de dangers.....	20
2.8.1 Analyse des risques.....	20
2.8.2 Etude détaillée des risques.....	20
2.8.3 Organisation de la sécurité – Mesures et moyens de prévention et protection.....	21
2.9 L'avis de l'autorité environnementale.....	21
3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	22
3.1 Cadre juridique de l'enquête.....	22

3.2 Désignation du commissaire enquêteur.....	23
3.2.1 Décision désignation	23
3.3 Préparation de l'enquête.....	23
3.4 Modalités de l'enquête.....	23
3.5 Information du public.....	26
3.5.1 Parution dans les journaux.....	26
3.5.2 Affichage des avis	26
3.5.3 Autres initiatives concernant l'information du public.....	26
3.5.4 Commentaires et appréciations liés à l'information du public	27
3.6 Visite des lieux	27
3.7 Consultations diverses.....	27
3.7.1 Consultation des services de l'Etat	27
3.8 Permanences.....	28
3.9 Incidents relevés au cours de l'enquête.....	28
3.10 Clôture de l'enquête.....	28
3.10.1 Clôture du registre	28
3.10.2 Remise du rapport.....	28
4. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	29
4.1 Observations consignées dans les registres d'enquête	29
4.2 Remise du procès-verbal, au pétitionnaire, après la clôture de l'enquête	29
5. AVIS DES COLLECTIVITES.....	29
5.1 Commune de Sotteville-lès-Rouen.....	29
6. ANNEXES AU RAPPORT	29
6.1 Annexe 1- les documents recueillis au cours de l'enquête.....	29
6.1.1 Les pièces remises par les mairies	29
6.1.2 Les courriers reçus des personnes, physiques ou morales, intéressées par le projet	29
6.2 Annexe 2 - les documents et courriers importants.....	30

1. GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUÊTE ET LE CADRE ADMINISTRATIF ET JURIDIQUE

1.1 Le pétitionnaire : la Société SNCF Mobilités

1.1.1 Identité de la Société

- 1.1.1.1 Raison sociale :
SNCF MOBILITÉS
SNCF ST DENIS
9 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93 200 SAINT-DENIS
- 1.1.1.2 Forme juridique :
RCS Etablissement public local à caractère industriel ou commercial
Capital social : 4 970 897 305 €
N°SIREN : 552 049 447
N°SIRET : 552 049 447 92 805
Activité (Code NAF ou APE) : Transport ferroviaire interurbain de voyageurs (4910Z)
Président Directeur Général : M. Guillaume PEPY
- 1.1.1.3 Adresse du site :
SNCF MOBILITÉS
TECHNICENTRE NORMANDIE
Rampe du Pont de 4-Mares
76 300 SOTTEVILLE LES ROUEN CEDEX
- 1.1.1.4 Directeur d'établissement : M. Emmanuel GRIVOT
Correspondant : M. Jeremy CHAMPEVAL
Téléphone : +33 625 344 348
Courriel : jeremy.champeval@sncf.fr
- 1.1.1.5 Effectif sur le futur site : 160 personnes
- 1.1.1.6 **Nom et qualité du signataire de la demande :**
Monsieur Emmanuel GRIVOT, Directeur du Technicentre Normandie.
- 1.1.1.7 Personne chargée du suivi du dossier :
Monsieur LE MAROIS, Assistant QSE de la société SNCF Mobilités

1.2 L'objet de l'enquête

Ce dossier présente le projet d'extension d'un atelier de maintenance TER qui se situe sur le ban communal de Sotteville-lès-Rouen (76).

Cet atelier est actuellement soumis à déclaration au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement.

L'objectif de l'extension est de permettre à SNCF Mobilités de répondre au calendrier de maintenance du matériel roulant régional. A ce titre, il est nécessaire d'ajouter 4 voies de maintenance à l'atelier, qui en comporte actuellement 3. Cette extension se fera à l'intérieur du bâtiment existant et ne nécessitera pas de construction nouvelle.

L'activité projetée sur le site relève de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et nécessite le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de la rubrique 2930.

L'extension de cet atelier permettra à SNCF Mobilités d'assurer la maintenance du matériel roulant régional. En effet, dans la cadre de l'acquisition de rames TER2N ng et REGIO 2 N Intercités par la Région Haute-Normandie, les capacités de maintenance sont saturées à moyen terme.

Il s'agit de l'unité de production maintenance du matériel roulant :

- organes de roulements, bogies,
- moteurs thermiques,
- équipements électriques,
- freins,
- dépannage,
- maintenance des installations du site et stockage des pièces (magasin)

Le projet consiste en la viabilisation et l'aménagement de la brique 2 d'une surface d'environ 5 000 m² portant la superficie totale de l'atelier à environ 8 000 m². En complément SNCF Mobilités souhaite installer sur son site une station de lavage et une station service.

Notons que le principe général de fonctionnement de l'atelier ne sera pas modifié par la mise en œuvre de cette seconde phase du projet.

Le projet ne nécessitera la construction d'aucun nouveau bâtiment. L'enveloppe de cette extension a été construite lors de la mise en service des 3 premières voies de circulation.

1.3 Cadre administratif et juridique

Cette enquête publique, relative aux ICPE, est organisée par M. Le Préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime, Officier de la Légion d'honneur, Officier de l'Ordre National du Mérite.

Elle s'inscrit dans le cadre juridique défini par les textes et documents suivants :

- ✓ Vu le code de l'environnement ;
- ✓ Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements;

- ✓ Vu l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale ;
- ✓ Vu les décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017 relatifs à l'autorisation environnementale ;
- ✓ Vu le décret du Président de la République du 1^{er} avril 2019 nommant M Pierre-André DURAND préfet de la région Normandie préfet de la Seine-Maritime
- ✓ Vu l'arrêté préfectoral n° 19-76 du 23 avril 2019 portant délégation de signature à M Yvan CORDIER secrétaire général de la préfecture de la Seine-Maritime ;
- ✓ Vu l'arrêté préfectoral n° 19-83 du 23 avril 2019 portant délégation de signature à M. Bernard COUSIN, directeur de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial;
- ✓ Vu le dossier de demande d'autorisation environnementale unique, déposé le 18 avril 2019 par la société SNCF MOBILITÉS dont le siège social se situe SNCF SAINT DENIS - 9 rue Jean-Philippe RAMEAU - 93200 SAINT DENIS pour le projet d'extension d'un atelier de maintenance de rames de train TER situé à Sotteville-lès-Rouen, Technicentre Normandie, rampe du pont de Quatre Mares ;
- ✓ Vu le dossier comportant une étude d'incidence ;
- ✓ Vu le rapport de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie du 04 juin 2019 déclarant le dossier complet et régulier;
- ✓ Vu l'avis de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine de la Seine-Maritime de la direction régionale des affaires culturelles de Normandie du 27 novembre 2018 ;
- ✓ Vu l'avis du service régional de l'archéologie de la direction régionale des affaires culturelles de Normandie du 17 décembre 2018;
- ✓ Vu l'avis de l'agence régionale de santé du 21 décembre 2018 ;
- ✓ Vu l'avis du service ressources, milieux et territoires de la direction départementale des territoires et de la mer du 09 janvier 2019 ;
- ✓ Vu l'avis du service interministériel régional des affaires civiles et économiques de défense et de protection civile du 10 janvier 2019 ;
- ✓ Vu l'avis de l'agence régionale de santé du 11 février 2019 ;
- ✓ Vu la décision du 02 avril 2019, après examen au cas par cas par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dispensant d'évaluation environnementale le projet d'aménagement de l'atelier de maintenance ;
- ✓ Vu l'avis de l'agence régionale de santé du 19 avril 2019
- ✓ Vu la décision du tribunal administratif de Rouen désignant le commissaire enquêteur ;

1.4 Contenu du dossier

Le dossier soumis à l'enquête est présenté dans plusieurs documents :

- ✓ **Volume 1 : Demande d'Autorisation Environnementale**
 - Liste des illustrations**
 - Liste des tableaux**
 - Liste des annexes**
 - Préambule**
 - A. Demande d'autorisation : descriptif administratif et technique**
 - 1. Renseignements généraux**

2. Présentation de la société

3. Nature de l'activité, description des installations et de leur fonctionnement

- 3.1. Description et fonctionnement du site
- 3.2. Nature et volume des activités
- 3.3. Les matières utilisées
- 3.4. Utilités et fluides
- 3.5. Moyens de suivi et de surveillance
- 3.6. Moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident

4. Nomenclature du projet et textes applicable

- 4.1. Codification de l'établissement au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
- 4.2. Articulation ICPE/IOTA
- 4.3. Communes concernées par le rayon d'affichage
- 4.4. Rappel des principaux textes applicables

5. Condition de remise en état du site après exploitation

- 5.1. Mise à l'arrêt du site
- 5.2. Proposition d'usage future

6. Description des capacités techniques et financières de la société

7. Garanties financières

- 7.1. Cadre réglementaire
- 7.2. Méthode de calcul
- 7.3. Cas du futur site de SOTTEVILLE-LES-ROUEN

8. Compatibilité du projet avec document d'urbanisme

- 8.1. Plan local d'urbanisme
- 8.2. Servitudes applicable

B. Plans Réglementaires

C. Etude d'Incidence

Préambule

1. Auteurs de l'étude d'incidence

2. Description du projet

- 2.1. Localisation du projet
- 2.2. Description des caractéristiques physiques du projet
- 2.3. Description de la phase opérationnelle du projet
- 2.4. Estimation des résidus et des émissions

3. Description de l'état initial de l'environnement et de son évolution

- 3.1. Population et santé humaine
- 3.2. La biodiversité
- 3.3. Le contexte physique
- 3.4. Patrimoine culturel et archéologique
- 3.5. Paysage
- 3.6. Les biens matériels
- 3.7. Les risques naturels et technologiques
- 3.8 Scénario de référence : état actuel de l'environnement et évolution de l'environnement en cas de mise en œuvre ou en l'absence de mise en œuvre du projet
- 3.9. Facteurs environnementaux susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet

4. Description des incidences notables du projet sur l'environnement

- 4.1. Incidences notables induites par la construction et l'existence du projet
- 4.2. Incidences notables induites par l'utilisation des ressources naturelles
- 4.3. Incidences notables induites par les émissions de polluants, la création de nuisances, l'utilisation de substances et de technologies
- 4.4. Incidences notables pour la santé humaine
- 4.5. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets
- 4.6. Incidence du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique
- 4.7. Incidence des technologies et substances utilisées

5. Evaluation des incidences Natura 2000

- 5.1. Localisation du projet vis-à-vis des sites Natura 2000
- 5.2. Présentation des sites Natura 2000
- 5.3. Evaluation préliminaire
- 5.4. Conclusion

6. Vulnérabilité du projet vis-à-vis des risques naturels ou technologiques

- 6.1. Risque sismique
- 6.2. Risque inondation
- 6.3. Retrait gonflement d'argiles
- 6.4. Coulées d'eaux boueuses et mouvements de terrains
- 6.5. Risques technologiques

7. Description des solutions de substitution raisonnables examinées et indication des principales raisons du choix

- 7.1. Esquisse des principales solutions de substitution
- 7.2. Raisons du choix du projet

8. Mesures envisagées pour éviter, réduire et/ou compenser les effets négatifs prévus du projet

- 8.1. Descriptif des mesures prévues pour éviter les effets négatifs
- 8.2. Description des mesures prévues pour réduire les effets
- 8.3. Description des mesures compensatoires
- 8.4. Estimation des investissements liés à la protection de l'environnement
- 8.5. Modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

9. Présentation des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement

- 9.1. Cadre méthodologique
- 9.2. Difficultés rencontrées

D. Etude de dangers

Préambule / Méthodologie

1. Potentiels de dangers et analyse des risques

- 1.1. Objectifs et méthodes
- 1.2. Analyse des risques d'origine externe
- 1.3. Analyse des risques d'origine interne
- 1.4. Retour d'expérience (Accidentologie)

2. Analyse préliminaire des risques

- 2.1. Méthodologie
- 2.2. Principe et déroulement de l'Analyse de Risques
- 2.3. Définition des échelles de cotation au stade APR
- 2.4. Tableaux de synthèse de l'Analyse des Risques du site
- 2.5. Hiérarchisation des risques avant étude détaillée des risques : Grille de criticité

3. Etude détaillée des risques

- 3.1. Récapitulatif des scénarii étudiés
- 3.2. Méthodologie d'évaluation
- 3.3. Quantification des phénomènes dangereux

4. Examen des effets dominos

- 4.1. Préambule
- 4.2. Effets dominos externe
- 4.3. Phénomènes dangereux internes

5. Démarche de maîtrise des risques

- 5.1. Synthèse
- 5.2. Analyse de la maîtrise des risques

6. Organisation de la sécurité – Mesures et moyens de prévention et protection

- 6.1. Mesures préventives générales
- 6.2. Moyens d'intervention
- 6.3. Mesures et dispositifs de protection contre l'incendie

E. Annexes**✓ Les Plans :**

- Plan Assainissement EP – Réseaux Fibre optique + Télécommunications SNCF + SLT – Sondages complémentaires pour la dépollution
- Plan Voirie Assainissement
- Plan AEP + RIA
- Plan Gaz

✓ Les Résumés :

- Demande d'Autorisation Environnementale – Note de présentation non technique
- Demande d'Autorisation Environnementale – Résumé non technique
- Mémoire en réponse

- ✓ Décision de l'Autorité Environnementale du 2 avril 2019, après examen, au cas par cas, d'un projet d'extension d'un atelier de maintenance de trains (Technicentre SNCF) à Sotteville-les-Rouen (76)
- ✓ Direction Régionale des Affaires Culturelles de Normandie – Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de la Seine Maritime du 27 novembre 2018
- ✓ Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Régional de l'Archéologie du 17 décembre 2018
- ✓ ARS du 21 décembre 2018
- ✓ ARS du 11 février 2019
- ✓ ARS du 19 avril 2019
- ✓ Direction Départementale des Territoires et de la Mer – Service ressources, milieux et territoires du 9 janvier 2019

- ✓ Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense et de Protection Civile du 10 janvier 2019

Le dossier, tel que présenté, est complet et satisfait à la réglementation.

2. DESCRIPTION DU PROJET

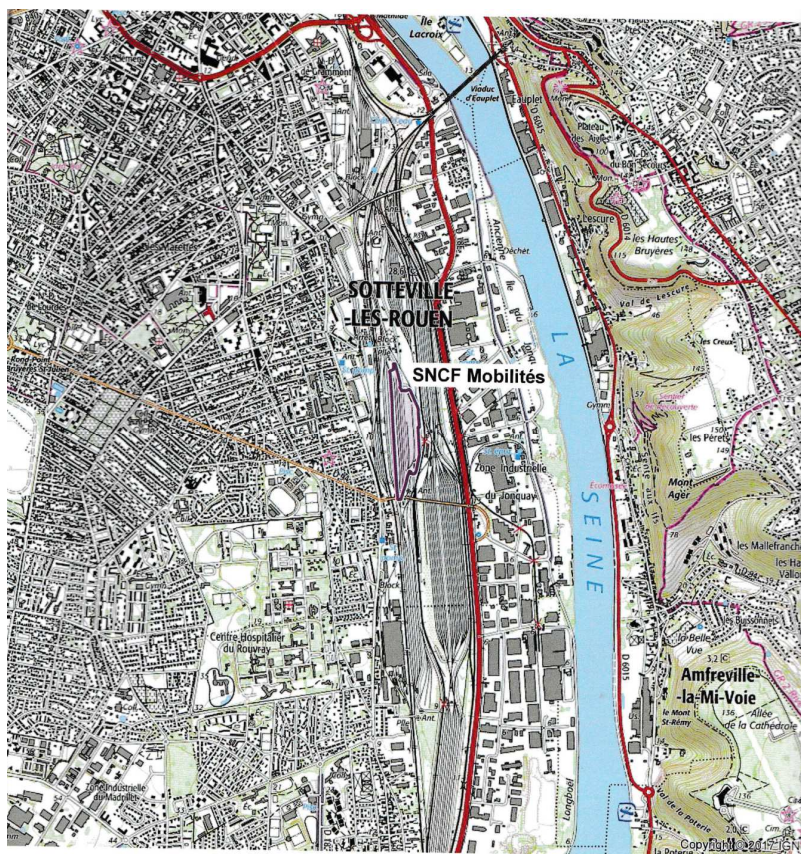
2.1 Généralités

2.1.1 Localisation du site

Région : Normandie
Département : Seine - Maritime
Arrondissement : Rouen
Commune : Sotteville-lès-Rouen
Section : AT et AR

L'extension de l'atelier de maintenance se fera **au sein de l'enveloppe du bâtiment existant. Aucune nouvelle construction ne sera nécessaire.**

Le projet n'induera pas une modification des limites actuelles du site, qui s'étend sur un terrain d'environ 7 ha enclavé au cœur du réseau ferroviaire.



Localisation du site de SNCF Mobilités à Sotteville – lès - Rouen

2.1.2 Description succincte du projet

2.1.2.1 Contexte du projet

Ce dossier présente le projet d'extension d'un atelier de maintenance TER qui se situe sur le ban communal de Sotteville-lès-Rouen (76).

Cet atelier est actuellement soumis à déclaration au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement. L'objectif de l'extension est de permettre à SNCF Mobilités de répondre au calendrier de maintenance du matériel roulant régional.

A ce titre, il est nécessaire d'ajouter 4 voies de maintenance à l'atelier, qui en comporte actuellement 3. Cette extension se fera à l'intérieur du bâtiment existant et ne nécessitera pas de construction nouvelle.

L'activité projetée sur le site relève de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et nécessite le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de la rubrique 2930. L'extension de cet atelier permettra à SNCF Mobilités d'assurer la maintenance du matériel roulant régional. En effet, dans la cadre de l'acquisition de rames TER2N ng et REGIO 2 N Intercités par la Région Haute-Normandie, les capacités de maintenance sont saturées à moyen terme.

Il s'agit de l'unité de production maintenance du matériel roulant :

- organes de roulements, bogies,
- moteurs thermiques,
- équipements électriques,
- freins,
- dépannage,
- maintenance des installations du site et stockage des pièces (magasin)

Le projet consiste en la viabilisation et l'aménagement de la brique 2 d'une surface d'environ 5 000 m² portant la superficie totale de l'atelier à environ 8 000 m².

En complément SNCF Mobilités souhaite installer sur son site une station de lavage et une station-service.

Notons que le principe général de fonctionnement de l'atelier ne sera pas modifié par la mise en œuvre de cette seconde phase du projet.

Le projet ne nécessitera la construction d'aucun nouveau bâtiment. L'enveloppe de cette extension a été construite lors de la mise en service des 3 premières voies de circulation.

L'atelier de maintenance disposera de trois parties distinctes :

- une partie atelier de maintenance proprement dite,
- une partie annexe, sur deux niveaux, qui abritera les locaux de vie du personnel de maintenance des rames,
- une troisième partie autour du parking constituée de bâtiments de stockage des pièces (magasin).

Chaque voie d'atelier est protégée par un taquet dérailleur, positionné à environ 5 m du pignon. Un dispositif de sécurité par clés (enclenchement entre le sectionnement

caténaire de l'atelier et le taquet dérailleur et l'automate de sécurité de chacune des voies doit être prévu).

Des pancartes et panneaux de signalisation fixes sont nécessaires sur le site (repérage des aiguilles – tableau d'itinéraires – limitation de vitesse, etc...).

Ce projet se limitera au réaménagement intérieur du bâtiment. **Aucun permis de construire n'est à ce titre associé à ce projet.**

2.1.2.2 Caractéristiques du projet

L'effectif maximum présent sur le site sera de 160 personnes. En simultanée, en considérant les services travaillant 7j/7 en 3 x 8, il y aura au maximum 100 personnes. Il s'agira de personnel appartenant déjà à la société et affecté sur d'autres sites.

Notons que les bureaux accueilleront environ 60 personnes.

Le site dans sa configuration finale disposera de 7 voies et pourra accueillir 7 rames au maximum en maintenance sous l'atelier. En complément il disposera des capacités suivantes :

- d'une rame pouvant être sur la voie du tour en fosse
- d'une rame pouvant être sur le vérin en fosse
- de 2 rames à la station-service
- 1 rame à la machine à laver
- 1 rame voie disponibilisante

En fonction de la longueur des rames présentes sur le site, il pourra y avoir au maximum 20 rames présentes. En effet, Il pourra y avoir des rames en maintenance sur le faisceau SUD (à proximité des portes de l'atelier) pour des opérations de maintenance sur Terre-plein et des rames sur les autres voies en attente d'être placée.

Les rames qui ne seront pas en maintenance seront remisées sur le faisceau de voie du poste H et sur le faisceau Saint Yon. Ces faisceaux sont en dehors de l'emprise ICPE du technicentre, objet de ce dossier.

La durée moyenne d'intervention sur une rame est d'environ 1 à 2 jours. Néanmoins, ce délai peut s'allonger si des réparations plus lourdes sont nécessaires.

L'atelier dans sa configuration finale permettra l'entretien

- du Parc TER et Intercité de la région Normandie soit 20 rames REGIO 2 N,
- 16 TER2Nng,
- 10 REGIOLIS,
- 10 rames 27500

L'atelier accueillera environ 80 % de train électrique et 20 % de trains à moteur thermique.

La fréquence de passage de ces rames dans l'atelier est variable et dépend principalement de l'utilisation et des distances parcourus par ces dernières. De plus, la maintenance curative est difficile à estimer. On peut cependant dire que l'objectif est d'optimiser l'utilisation des voies pour un travail en 12 séances par semaine (1 ou 2 séances par jour sur 7 jours). Pour les opérations de nettoyage et de vidange des sanitaires, plusieurs sites

sont équipés pour réaliser ces opérations, les rames ne viendront donc pas systématiquement sur le site de maintenance. Néanmoins, ces opérations doivent être réalisées quotidiennement.

Chaque train dispose de son carnet d'entretien numérique permettant de programmer les différentes opérations. L'objectif est de permettre à l'atelier de fonctionner, en permanence, à plein régime.

La station de lavage permettra de nettoyer 20 trains par jour, soit une moyenne prévisionnelle de 7 300 passages par an. La quantité d'eau nécessaire est de 1,6 m³ par passage, soit une consommation maximum annuelle de 11 700 m³.

Le site est actuellement classé sous le seuil déclaratif pour la rubrique **2930- 1-b** :

- Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie. Réparation et entretien de véhicules à moteur :
 - b) la surface de l'atelier étant supérieure à 2 000 m², mais inférieure ou égale à 5 000 m²

Suite aux modifications du site, présentées par SNCF Mobilités ses activités relèveront de la rubrique de la Nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, soumises à autorisation, sous la référence suivante : **2930- 1-a**

- Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie. Réparation et entretien de véhicules à moteur :
 - a) la surface de l'atelier étant supérieure à 5 000 m²

2.2 Motivations de la demande d'autorisation d'exploiter

2.2.1 Les raisons expliquant le choix du projet

2.2.1.1 Esquisse des principales solutions de substitution

Les solutions alternatives seraient de conserver et moderniser le technicentre actuellement utilisé. Une seconde alternative serait de trouver un autre site ; néanmoins l'emplacement de ce technicentre au cœur d'un faisceau ferroviaire fréquenté est stratégique.

L'atelier actuellement utilisé date de 1883 et est conçu pour maintenir des locomotives (voies courtes) alors que la proportion de matériel long double avec l'arrivée des REGIOLIS. L'aménagement de cet atelier n'est pas envisageable pour les raisons suivantes :

- un dispositif non industriel dont l'optimisation et l'adaptation sont très coûteuses
- emplacements de maintenance spécialisés nécessaires
- surcoûts dus aux travaux en exploitation
- charpente fatiguée / toiture à changer
- une extension suffisamment longue pour du TER2Nng aurait nécessité un accès plus complexe (passage par le pont transbordeur)

Cette extension au sein de la structure existante permettra d'avoir :

- des voies standardisées,
- des voies adaptées au parc,
 - en longueur
 - en aménagements
- un outil performant,
- une installation neuve et idéalement située.

Rappelons que ce dossier ne porte que sur l'extension des activités de maintenance au sein d'un bâtiment existant et régulièrement déclaré auprès des services administratifs pour des activités de maintenance ferroviaire.

L'extension de la zone de maintenance ne nécessitera aucunement la construction d'un nouveau bâtiment, mais uniquement un réaménagement interne.

2.2.1.2 Raisons du choix du projet

L'étude des solutions alternatives présentées au chapitre précédent permet d'aborder en partie les raisons du choix du projet.

Il est moins impactant d'étendre les activités au sein d'un technicentre moderne, qui dispose d'une surface actuellement non utilisée plutôt que d'envisager la construction d'une nouvelle entité. C'est d'ailleurs cette extension au sein du bâtiment existant de la zone dédiée aux opérations de maintenance des rames, qui justifie la présente demande d'autorisation environnementale.

L'objectif étant de pouvoir répondre aux besoins de maintenance du parc régional. Le technicentre de Sotteville-lès-Rouen a été conçu pour fonctionner à pleine capacité et répondre à la demande locale. Le but est de minimiser le temps d'indisponibilité des rames.

Concernant la gestion des eaux pluviales, SNCF Mobilités a étudiée la possibilité d'infiltration des eaux à la parcelle, conformément aux préconisations de la police de l'eau et de la métropole de Rouen.

Il s'avère que l'infiltration à la parcelle n'est pas la solution optimale dans le cadre de ce projet. En effet, la nappe est sub-affleurante au droit du site. De plus, compte tenu de la présence des voies ferrées, la surface disponible pour la mise en place de ce type d'installation n'est pas suffisante.

Compte tenu de ces données, le choix retenu par l'exploitant est la rétention des eaux dans un bassin enterré pour assurer un débit de rejet limité vers la Seine.

2.3 Les principaux impacts et enjeux environnementaux

2.3.1 Incidence de la phase travaux

Les impacts liés aux travaux seront temporaires et concerneront le trafic routier, les niveaux sonores, les émissions à l'atmosphère, le sol, les déchets et le paysage.

La société s'efforcera de réduire au maximum l'impact de la phase des travaux sur les tiers et l'environnement.

2.3.2 Intégration paysagère

Aucun impact visuel supplémentaire ne sera apporté par l'exploitation de la nouvelle activité. Une attention particulière a été portée à l'esthétique du bâtiment lors de la conception et de la construction.

2.3.3 Risques sur le patrimoine culturel et archéologique

Considérant l'absence de projet de construction au niveau de l'établissement, aucun effet du projet n'est à prévoir sur le patrimoine culturel et archéologique

2.3.4 Incidences notables induites par l'utilisation des ressources naturelles

La société s'implantera au droit d'un site existant et ne consommera aucun espace agricole ou forestier significatif.

La société s'implantera au droit d'un site existant et ne consommera aucun espace naturel.

Un réseau d'eau industriel existant et en provenance de la Seine sera utilisé. SNCF Mobilités projette l'utilisation de 48 000 m³/an. Le débit d'alimentation maximal sera de 250 m³/j. Un dispositif permettant le suivi des prélèvements sera installé sur le site.

L'incidence qualitative sur la Seine est étudiée au chapitre dédié à l'étude d'impact sur les eaux superficielles.

La société ne prévoit aucun prélèvement d'eaux superficielles.

2.3.5 Incidences sur les milieux naturels remarquables

L'établissement de la SNCF Mobilités n'est pas directement connecté à ces ZNIEFF. Il est séparé de ces dernières par des zones urbaines et une zone industrielle.

En l'absence de destruction directe de milieux ou d'individus d'espèces dans ces différentes ZNIEFF, et du fait de l'éloignement entre le site et les ZNIEFF, aucune incidence spécifique du projet sur les ZNIEFF n'est attendue.

Aucune connexion écologique ne semble relier ce Parc Naturel Régional et la zone d'activités qui héberge l'établissement SNCF. Il s'agit de deux secteurs éloignés géographiquement et fonctionnellement.

Aucune incidence due au projet de la société n'est attendue sur le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine normande.

Les eaux pluviales s'écoulant sur le site rejoindront la Seine. Néanmoins ces rejets ne présenteront pas une charge polluante significative, comme démontré au chapitre dédié à l'étude des effets sur les eaux superficielles. En effet, la mise en place d'un bassin de rétention associé à un séparateur d'hydrocarbures permettra de maîtriser les rejets au milieu naturel.

Considérant que l'activité ne sera à l'origine d'aucune destruction directe ni d'aucun rejet impactant vers les zones à dominantes humides les plus proches, aucune incidence du projet sur ces dernières n'est attendue.

Les opérations de terrassement ayant conduit à la construction du bâtiment datent de 2018. Le site déjà anthropisé ne compte aucun espace naturel susceptible d'accueillir des espèces végétales ou animales pouvant représenter un quelconque enjeu.

Il apparaît que la zone d'implantation du technicentre de SNCF Mobilités se fait en dehors de tout corridor ou de tout réservoir de biodiversité. En effet, ce dernier est implanté au droit d'une zone urbanisée, qui constitue en elle-même un obstacle à la continuité écologique.

Aucune incidence spécifique du projet de la société SNCF Mobilités n'est attendue sur les continuités écologiques identifiées dans le secteur.

2.3.6 Effets sur le sol, le sous-sol et les eaux souterraines

Aucun prélèvement d'eaux souterraines n'est prévu dans le cadre de l'exploitation du site.

Les activités du site SNCF Mobilités ne sont pas génératrices de rejets liquides susceptibles d'engendrer une pollution des sols et des eaux souterraines.

Les produits et déchets liquides seront stockés convenablement sur une rétention présentant un volume suffisant et conforme aux dispositions réglementaires.

Les produits d'entretien et de maintenance seront stockés sur rétention.

Le bassin de stockage des eaux pluviales permettra d'assurer une décantation des eaux pluviales. En sortie de ce bassin, un traitement des eaux pluviales est prévu par passage au travers d'un séparateur d'hydrocarbures avant rejet au milieu naturel (dans la Seine). Ce rejet a fait l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau.

2.3.7 Incidences sur les eaux superficielles

La consommation annuelle du site, dans sa configuration finale, peut être estimée à :

- 10 000 m³ par an d'eau de ville
- 48 000 m³ par an d'eau directement pompée dans la Seine

Le réseau d'évacuation des eaux sera de type séparatif :

- les eaux sanitaires et industrielles seront dirigées vers la rue Gambetta où se trouve un collecteur de la métropole de Rouen. Ce collecteur permettra aux eaux de rejoindre la station de traitement des eaux « Emeraude », à Petit-Quevilly,
- les eaux pluviales de toitures et de voiries seront dirigées vers le bassin de rétention qui sera construit sous le parking, pour limiter le débit de rejet vers le milieu naturel.

Les rejets d'eaux industrielles feront l'objet de l'établissement d'une convention entre SNCF Mobilités et le gestionnaire de la station de traitement des eaux « Emeraude », à Petit-Quevilly. Les rejets d'eaux pluviales ont fait l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau. Ces eaux seront rejetées dans la Seine à environ 850 m du site. Le bassin versant collecté par le projet sera de 6,8 ha.

Les activités du site SNCF Mobilités nécessitent un besoin en eau principalement pour des besoins sanitaires, domestiques et pour le fonctionnement de la station de lavage.

Les eaux usées sanitaires, domestiques et industrielles seront rejetées dans le réseau d'assainissement communal pour être traitées à la station d'épuration « Emeraude », à Petit-Quevilly. Cette station d'épuration est parfaitement à même de traiter la faible charge de pollution qui sera générée par les rejets d'eaux usées du technicentre SNCF Mobilités. La convention de rejet qui sera établie avec le gestionnaire du réseau précisera les conditions de rejets.

Les eaux pluviales seront rejetées au milieu naturel (dans la Seine) au débit limité de 68 l/s. L'exploitant veillera au respect des valeurs limites de rejets de ces eaux.

2.3.8 Effets sur l'air

Le technicentre sera à l'origine de faibles niveaux d'émissions atmosphériques :

- rejets des moteurs thermiques des engins et des poids lourds,
- les rejets des 2 chaudières fonctionnement au gaz,
- émissions de COV liées aux activités de peinture.

Les sources d'émission recensées sur le site et rappelées ci-avant se limitent à des rejets de faibles ampleurs.

Les rejets atmosphériques induits par les activités du futur technicentre SNCF Mobilités seront limités à des émissions diffuses et aux émissions des véhicules / rames circulant sur le site.

Les émissions canalisées représentées par les chaudières seront faibles compte tenu de la faible puissance des équipements.

L'application de peinture, de par la faible quantité annuellement utilisée, ne constituera pas des enjeux en termes d'impact sur l'air.

L'impact global sur l'air du technicentre SNCF PMIOBILITES sera négligeable

Le technicentre n'aura aucun effet sur l'environnement olfactif.

2.3.9 Incidence sur le contexte sonore, vibratoire et lumineux

SNCF Mobilités a missionné le bureau d'études OTE Ingénierie pour la réalisation des études acoustiques, visant à définir les niveaux de bruit résiduel en limite de propriété.

Compte tenu de la particularité du site, marqué par un trafic ferroviaire important et les travaux de construction du technicentre actuellement en cours, le niveau de bruit résiduel a été déterminé par modélisation.

Sur cette base, une étude a été menée pour définir l'impact potentiel de l'extension du technicentre. Il est à noter que les activités projetées, hormis la circulation des rames ne sera pas à l'origine d'émission sonore significative.

En conclusion, les impacts sonores du projet seront faibles et ne généreront aucun impact au droit des tiers les plus proches.

Les activités du technicentre seront peu susceptibles de générer des vibrations perceptibles par les tiers les plus proches.

Le site étant situé au cœur d'une zone dédiée aux activités ferroviaires dans un ensemble urbain éclairé en permanence.

Les émissions lumineuses du site n'auront pas d'incidence notable.

2.3.10 Incidence sur le trafic

L'impact de l'exploitation de l'établissement sur le trafic routier des axes alentours est faible et sera absorbable par ces derniers. Le flux principalement constitué de véhicule léger est relativement proche de celui généré par le site actuellement soumis à déclaration.

2.3.11 Effets sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique

Considérant l'absence de source notable d'émission de composés dangereux pour la santé humaine et les moyens de prévention mis en œuvre, les activités projetées par la société SNCF Mobilités sur son site de Sotteville-lès-Rouen présentent un faible niveau de risque pour la santé des populations alentours.

2.3.12 Incidence du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique

Les émissions de gaz à effet de serre ont été estimées sur le site de Sotteville-lès-Rouen à partir des consommations énergétiques estimées.

L'impact sur le climat des installations de la société SNCF Mobilités est donc négligeable et principalement lié à la consommation énergétique des principales installations du site. Notons également la part non négligeable induite par les besoins de chauffage du site.

2.4 Evaluation des Incidences Natura 2000

Compte tenu de l'absence d'enjeux identifiés dans la zone d'influence du projet, de l'éloignement des sites Natura 2000 et du type de rejet (uniquement des eaux pluviales), le projet de la SNCF n'aura aucune incidence sur les sites Natura 2000 « Boucles de la Seine Amont, Coteaux de Saint Adrien » et « Iles et berges de la Seine en Seine-Maritime ».

Il n'y a donc pas lieu de poursuivre l'étude des incidences Natura 2000.

2.5 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets

Après consultation des avis de l'autorité environnementale parus sur le site de la DREAL Normandie, il apparaît qu'aucun autre projet connu n'est recensé dans le secteur proche du futur projet d'extension du technicentre ou n'est susceptible d'induire des effets cumulés.

2.6 Vulnérabilité du projet vis-à-vis des risques naturels et technologiques

2.6.1 Risque sismique

Le département de Seine-Maritime est localisé dans une zone de sismicité 1. L'aléa sismique est donc très faible dans le secteur d'étude.

Le bâtiment existant est conforme aux normes parasismiques du secteur.

2.6.2 Risque inondation

On constate que le site, se situe à la limite des zones concernées par le PPRi (Plan de Prévention du Risque inondation). Se situant cependant en dehors des périmètres de ce PPRi, aucune contrainte réglementaire n'est applicable aux installations de la société SNCF Mobilités.

La sensibilité concernant le risque de remontée de nappe est faible à forte au droit du site.

Néanmoins le permis de construire délivré pour la construction du technicentre le 4 septembre 2017 a prévu un certain nombre de prescriptions.

Le niveau +0.00 d'aménagement est défini par l'arase haute des rails. Ce niveau correspond donc au niveau +0.00 du TN. Respecter la demande du PLU visant à placer les locaux à 30 cm au-dessus du TN serait une gêne pour l'exercice de l'activité du Technicentre. De ce fait, une dérogation a été sollicitée et acceptée par le service instructeur du permis de construire.

2.6.3 Coulée d'eaux boueuses et retrait – gonflement des argiles

Le risque de retrait et de gonflement d'argiles est faible au droit du futur site. Aucune incidence n'est à considérer.

Le site n'est pas soumis à ce risque. Les activités et les aménagements qui seront mis en œuvre ne généreront pas de risque nouveau de survenance d'une coulée boueuse pour les tiers.

2.6.4 Risques technologiques

Les sites industriels situés à proximité ne font pas l'objet d'un plan de prévention des risques technologiques.

Ces installations ne généreront pas d'effets identifiés vers le futur site de la société SNCF Mobilités.

Aucune incidence au niveau des risques technologiques n'est à considérer.

2.7 Mesures envisagées pour éviter, réduire et / ou compenser les effets négatifs prévus de l'installation

En l'absence d'impact significatif sur les différents compartiments de l'environnement, aucune mesure d'évitement n'a été identifiée. Afin de réduire ses potentiels impacts sur les différents compartiments de l'environnement, SNCF Mobilités se propose de mettre en œuvre les mesures suivantes :

- **Mesure R1**, entretien du système de rétention des eaux pluviales. En aval de ce système un séparateur d'hydrocarbure, permettant la réduction des concentrations en polluant des eaux, sera installé.

- **Mesure R2** entretien des plantations (arbustes...) existantes sur le site pour réduire l'impact paysager du site.

- **Mesure R3**, les campagnes de mesures des émissions sonores seront effectuées périodiquement et des mesures de réduction prises en cas de besoin. Les installations les plus bruyantes (broyeur et concasseur) seront capotées et ne fonctionneront qu'en période diurne.

- **Mesure R4**, une formation du personnel aux nouveaux risques sera dispensée,

Compte tenu des mesures d'évitement et de réduction mise en œuvre par la société SNCF Mobilités, aucune mesure compensatoire ne sera nécessaire.

2.8 L'Etude de dangers

2.8.1 Analyse des risques

L'analyse de risques liée à l'exploitation de l'établissement SNCF de Sotenville-lès-Rouen est présentée selon la méthodologie définie par l'INERIS, les éléments suivants y sont mentionnés :

- repère de danger,
- lieu et nature de l'opération,
- phénomène dangereux potentiel,
- identification des causes possibles,
- évaluation des conséquences possibles,
- recensement des barrières de sécurité (mesures et moyens de prévention/protection),
- cotation de la probabilité (P), de l'intensité (I).

A l'issue de cette APR (Analyse Préliminaire des Risques), les différents phénomènes sont placés dans la grille de criticité afin de définir les scénarios d'accidents potentiellement majeurs qui seront ensuite étudiés dans le cadre de l'analyse détaillée des risques.

Précisons qu'à ce stade, la cotation en terme de probabilité et d'intensité ne nécessite pas d'être calculée finement pour chaque phénomène dangereux. La cotation est donc effectuée à l'aide des échelles prédéfinies et la cotation choisie est justifiée.

2.8.2 Etude détaillée des risques

2.8.2.1 Scénario n° 4 : incendie des rames dans l'atelier de maintenance

Ce scénario concernant « l'incendie des rames dans l'atelier de maintenance » a été particulièrement étudié, selon les termes suivants :

- ✓ Probabilité d'occurrence
- ✓ Cinétique

- ✓ Intensité des effets

2.8.3 Organisation de la sécurité – Mesures et moyens de prévention et protection

2.8.3.1 Moyens humains internes et secours extérieurs

- ✓ Moyens humains internes
- ✓ Moyens de secours extérieurs

2.8.3.2 Mesures et dispositifs de protection contre l'incendie

- ✓ Desserte et accessibilité de l'établissement
- ✓ Moyens de détection et d'intervention contre l'incendie
 - Alarme et détection
 - Moyens matériels
 - Ressources en eau
 - Confinement des eaux d'extinction pour un incendie à l'intérieur du bâtiment

2.9 L'avis de l'autorité environnementale

L'autorité Environnementale (AE) a donné son avis, dans sa Décision du 2 avril 2019, après examen, au cas par cas, en application de l'article R. 122-3 du Code de l'Environnement.

Considérant la nature du projet :

- qui a pour objet l'aménagement interne d'un atelier existant, utilisé actuellement comme espace de stockage, en vue de le transformer en espace de maintenance permettant la création et l'exploitation de quatre voies supplémentaires de maintenance de rames adaptées au nouveau matériel roulant régional;

- qui porte sur l'aménagement d'une surface nouvelle de 5 300 m² à l'intérieur d'un bâtiment existant d'une surface totale de 8 200 m², ainsi que sur l'installation d'une surface de lavage, d'une station service et d'une installation de combustion d'une puissance de 1,01 MW ;

Considérant la localisation du projet :

- sur des emprises ferroviaires existantes, dans un bâtiment existant, entre plusieurs voies ferrées et à proximité de voies routières (boulevard) ;

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

- le projet, qui s'inscrit dans un lieu anthropisé, et étant situé dans bâtiment existant, ne nécessite pas la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers ;

- est éloigné de toute zone environnementale sensible ;

- est situé à 180 m environ des premières habitations ;

- l'extension envisagée de l'activité du site ne paraît pas apporter une augmentation notable des incidences sur l'environnement au regard du projet initial ;

- étant noté que les principaux impacts du projet concernent la phase d'exploitation et seront traitées par les prescriptions édictées au titre de la police des installations classées (autorisation) ;

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 le maître d'ouvrage, la construction d'un atelier de maintenance des trains à Sotteville-lès-Rouen (76), présentée par SNCF Mobilités, n° F-024-19-C-0024, n'est pas soumis à 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.

3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE**3.1 Cadre juridique de l'enquête**

Projet présenté par la SNCF Mobilités dont le siège social se situe à SNCF SAINT DENIS - 9 rue Jean-Philippe RAMEAU - 93200 SAINT DENIS pour le projet d'extension d'un atelier de maintenance de rames de train TER situé à Sotteville-lès-Rouen, Technicentre Normandie, rampe du pont de Quatre Mares.

Arrêté préfectoral du 11 juin 2019 autorisant l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique environnementale unique au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

- ✓ Vu le code de l'environnement ;
- ✓ Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements;
- ✓ Vu l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale ;
- ✓ Vu les décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017 relatifs à l'autorisation environnementale ;
- ✓ Vu le décret du Président de la République du 1^{er} avril 2019 nommant M Pierre-André DURAND Préfet de la région Normandie Préfet de la Seine-Maritime
- ✓ Vu l'arrêté préfectoral n° 19-76 du 23 avril 2019 portant délégation de signature à M Yvan CORDIER secrétaire général de la préfecture de la Seine-Maritime ;
- ✓ Vu l'arrêté préfectoral n° 19-83 du 23 avril 2019 portant délégation de signature à M. Bernard COUSIN, directeur de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial;
- ✓ Vu le dossier de demande d'autorisation environnementale unique, déposé le 18 avril 2019 par la société SNCF MOBILITÉS dont le siège social se situe SNCF SAINT DENIS - 9 rue Jean-Philippe RAMEAU - 93200 SAINT DENIS pour le projet d'extension d'un atelier de maintenance de rames de train TER situé à Sotteville-lès-Rouen, Technicentre Normandie, rampe du pont de Quatre Mares ;

- ✓ Vu le dossier comportant une étude d'incidence ;
- ✓ Vu le rapport de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie du 04 juin 2019 déclarant le dossier complet et régulier;
- ✓ Vu l'avis de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine de la Seine-Maritime de la direction régionale des affaires culturelles de Normandie du 27 novembre 2018 ;
- ✓ Vu l'avis du service régional de l'archéologie de la direction régionale des affaires culturelles de Normandie du 17 décembre 2018;
- ✓ Vu l'avis de l'agence régionale de santé du 21 décembre 2018 ;
- ✓ Vu l'avis du service ressources, milieux et territoires de la direction départementale des territoires et de la mer du 09 janvier 2019 ;
- ✓ Vu l'avis du service interministériel régional des affaires civiles et économiques de défense et de protection civile du 10 janvier 2019 ;
- ✓ Vu l'avis de l'agence régionale de santé du 11 février 2019 ;
- ✓ Vu la décision du 02 avril 2019, après examen au cas par cas par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dispensant d'évaluation environnementale le projet d'aménagement de l'atelier de maintenance ;
- ✓ Vu l'avis de l'agence régionale de santé du 19 avril 2019
- ✓ Vu la décision du tribunal administratif de Rouen désignant le commissaire enquêteur ;
- ✓ Vu les plans et autres documents joints à cette demande ;

3.2 Désignation du commissaire enquêteur

3.2.1 Décision désignation

Par décision n° E19000053/76 du 4 juin 2019, Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Rouen a, en application des articles L123-1 et suivants, de l'article R 512-14 du code de l'environnement, désigné le Commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête :

- **M. Alain FEVRIER**, Commissaire enquêteur

3.3 Préparation de l'enquête

Réunion à la Préfecture de la Seine Maritime, le 11 juin 2019 avec Mme Chantal VARONE – RAGOT qui est en charge de la Gestion des Enquêtes publiques ICPE à la Préfecture de la Seine Maritime.

- retrait du dossier d'enquête et arrêt des dates de permanence à la mairie de Sotteville-lès-Rouen
- signature du registre d'enquête qui sera déposé à la mairie de Sotteville-lès-Rouen, durant toute la durée de l'enquête

3.4 Modalités de l'enquête

Article 1^{er}

Une enquête publique de 15 jours est ouverte du **lundi 08 juillet au lundi 22 juillet 2019 inclus** portant sur la demande d'autorisation environnementale unique présentée par la société SNCF MOBILITÉS pour le projet d'extension d'un atelier de maintenance de

rames de train TER situé à Sotteville-lès-Rouen. Ces activités relèvent de la rubrique de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement suivante :

Rubrique Régime	Libellé de la rubrique (activité)	Caractéristiques de l'installation
2930-1-a A	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: a) la surface de l'atelier étant supérieure à 5000 m ²	Atelier d'une surface de 8000 m ² comprenant 7 voies

La personne responsable du projet est M. Emmanuel GRIVOT, Directeur du Technicentre Normandie. Toutes informations peuvent être demandées auprès de M. Sébastien LE MAROIS, responsable environnement - Tél : 06 19 67 50 26 - Mail : sebastien.lemarois@sncf.fr

L'arrêté stipule les modalités de l'enquête :

Article 2

Pendant la durée de l'enquête, le dossier complet en version papier et numérique comportant notamment l'étude d'incidence et la décision de la formation d'autorité environnementale du CGEDD, est consultable gratuitement aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public en mairie de Sotteville-lès-Rouen, siège de l'enquête.

Le dossier en version numérique et la décision de la formation d'autorité environnementale du CGEDD sont déposés à titre d'information du public aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public, en mairie d'Amfreville-la-Mi-Voie et Saint-Etienne-du-Rouvray, communes situées dans le rayon d'affichage fixé par la nomenclature des installations classées; à la Métropole Rouen Normandie et à la Région Normandie.

Un registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur et destiné à recevoir les observations et les propositions du public, est ouvert pendant la durée de l'enquête en mairie de Sotteville-lès-Rouen.

Les observations et propositions peuvent également être adressées jusqu'au lundi 22 juillet 2019 à 17h15 dernier délai :

- par correspondance à la mairie de Sotteville-lès-Rouen, en précisant "M. le commissaire enquêteur - enquête publique SNCF MOBILITÉS",
- par courrier électronique, à l'adresse suivante : b.varin.st@mairie-sotteville-les-rouen.fr en précisant "M. le commissaire enquêteur - enquête publique SNCF MOBILITÉS".

Les observations et propositions du public sont accessibles en mairie de Sotteville-lès-Rouen pendant toute la durée de l'enquête.

Article 3

M. Alain FEVRIER, ingénieur environnement en retraite, est désigné commissaire enquêteur.

Article 4

Le commissaire enquêteur recevra en mairie aux jours et heures ci-après définis les déclarations verbales ou écrites qui lui seront présentées :

Date de permanence	Horaire	Commune
lundi 8 juillet 2019	14 h 00 à 17 h 00 (ouverture)	Sotteville-lès-Rouen)
lundi 15 juillet 2019	14 h 00 à 17 h 00	Sotteville-lès-Rouen
lundi 22 juillet 2019	14 h 15 à 17 h 15 (clôture)	Sotteville-lès-Rouen

Article 5

Un avis faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique est publié, par les soins de la préfecture et aux frais du demandeur, en caractères apparents 15 jours au moins avant la date d'ouverture et dans les huit premiers jours de l'enquête soit **avant le 22 juin 2019**, et **entre le 08 et le 15 juillet 2019** dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département.

Un avis concernant cette enquête est publié par voie d'affiches qui seront apposées notamment à la porte des mairies concernées et par tout autre procédé en usage dans ces communes (bulletin municipal, panneaux lumineux, etc), de façon à assurer une large information auprès du public de la tenue de cette enquête, par les maires de toutes les communes mentionnées à l'article 2.

Cet affichage a lieu 15 jours au moins avant la date d'ouverture de l'enquête publique soit avant le **22 juin 2019** pour y rester pendant toute la durée de celle-ci. Cette formalité est justifiée par un certificat d'affichage de chaque maire après clôture de l'enquête.

Le porteur de projet procède, dans les mêmes conditions de délai et de durée à l'affichage du même avis sur le ou les lieux prévus pour la réalisation de son projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de la voie publique.

Le dossier complet, l'avis d'enquête publique ainsi que les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont publiés sur le site internet de la préfecture www.seine-maritime.gouv.fr (rubriques "politiques publiques - environnement et prévention des risques - enquêtes publiques et consultations du public - enquête publique - installations classées pour la protection de l'environnement – SOTTEVILLELE-LES-ROUEN").

Le dossier est consultable gratuitement sur support papier et sur poste informatique au bureau des procédures publiques de la préfecture de la Seine-Maritime, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.

Il est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

Article 6

A expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est clos et signé par le commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur communique dans un délai de huit jours au responsable du projet les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Celui-ci dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Dans un délai de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête publique, le commissaire enquêteur transmet son rapport et ses conclusions motivées, consignées dans une présentation séparée, accompagnés du registre d'enquête et des pièces annexées au préfet de la Seine-Maritime. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées à la présidente du tribunal administratif de Rouen.

3.5 Information du public

3.5.1 Parution dans les journaux

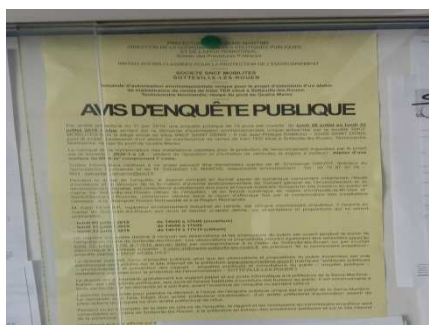
La publicité de l'enquête a été réalisée conformément aux termes de l'article 5 de l'arrêté préfectoral du 11 juin 2019.

- parutions de l'avis d'enquête dans la presse locale

Nom du journal	Dates de parutions dans la presse	
	1 ^{er} avis	2 ^{ème} avis
Paris Normandie	19 juin 2019	10 juillet 2019
Liberté Dimanche	16 juin 2019	14 juillet 2019

3.5.2 Affichage des avis

- affichage de l'avis d'enquête publique dans la commune de Sotteville-lès-Rouen, sur le panneau réservé aux informations officielles, et à proximité du Technicentre SNCF :



Mairie de Sotteville-lès-Rouen
(Panneau d'affichage intérieur)



Sur le pont des quatre Mares à Sotteville-lès-Rouen
(à proximité du Technicentre SNCF)

3.5.3 Autres initiatives concernant l'information du public

Le dossier complet, l'avis d'enquête publique ainsi que les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont publiés sur le site internet de la préfecture www.seine-maritime.gouv.fr (rubriques "politiques publiques - environnement et prévention des risques - enquêtes publiques et consultations du public - enquête publique - installations classées pour la protection de l'environnement - SOTTEVILLE-LES-ROUEN"). (Cf. l'article 5 de l'Arrêté préfectoral du 11 juin 2019).

3.5.4 Commentaires et appréciations liés à l'information du public

La publicité de l'enquête a été accomplie conformément à la réglementation en vigueur.

En conclusion, la publicité concernant l'enquête a été correctement réalisée.

3.6 Visite des lieux

Au cours de l'après-midi du 11 juillet 2019, j'ai pris rendez-vous pour une visite du technicentre SNCF à Sotteville-lès-Rouen.

Etaient présents :

- ♦ **M. Alain FEVRIER** (Commissaire enquêteur)
- ♦ **M. Sébastien LE MAROIS** (Assistant QSE de la Société SNCF Mobilités)

La visite a porté, essentiellement, sur l'état du Technicentre SNCF : aspect visuel des installations et aménagements en cours :

- ✓ magasin de pièces + produits de stockage
- ✓ armoires de stockage des huiles, sur rétention, dans des bacs à double – peau
- ✓ bâtiment de maintenance dans lequel seront aménagées 7 voies pour la maintenance des trains (3 actuelles + 4 nouvelles)
 - commentaires sur stockage des eaux en cas d'incendie modalités d'ouverture des trappes de toit, si nécessité, pour évacuation des fumées
 - aspiration des fumées des moteurs thermiques – cas de la maintenance des moteurs diesel
- ✓ le bruit généré par cet atelier de maintenance, au vu de la proximité des populations avoisinantes – Etude de bruit à produire, lors des premiers mois de la mise en production du bâtiment de maintenance

3.7 Consultations diverses

3.7.1 Consultation des services de l'Etat

3.7.1.1 La DREAL de Rouen

Afin de connaître l'avis de l'administration, j'ai pris contact, par téléphone et par mail, avec **M. Pierre GODEFROY**, Inspecteur des installations classées en charge du dossier SNCF Mobilités à la DREAL de Rouen, le 22 juillet 2019.

Les sujets évoqués :

- Ma question :
- ✓ en cas d'incendie du bâtiment de maintenance, pourriez-vous me préciser les dispositifs prévus pour traiter les eaux : bassin de confinement, pompe de relevage, ...

- Réponse, très argumentée, de M. Pierre GODEFROY, le 22 juillet 2019, concernant le technicentre SNCF :
 - ✓ détermination du volume de la rétention incendie
 - ✓ capacités de confinement

3.8 Permanences

Selon les termes de l'article 4 de l'Arrêté du Préfet de la Seine Maritime du 11 juin 2019, les permanences ont été tenues, à la mairie de Sotteville-lès-Rouen, aux dates prescrites, pour y recevoir les déclarations, écrites ou verbales, des intéressés (cf. tableau ci-après).

Permanence	Date	Horaires	Lieu
1	lundi 8 juillet 2019	14 h 00 à 17 h 00 (ouverture)	Mairie de Sotteville-lès-Rouen
2	lundi 15 juillet 2019	14 h 00 à 17 h 00	Mairie de Sotteville-lès-Rouen
3	lundi 22 juillet 2019	14 h 15 à 17 h 15 (clôture)	Mairie de Sotteville-lès-Rouen

1^{ère} permanence le 8 juillet 2019 :

➔ Visite de M. Benoît VARIN – Service Technique Responsable Hygiène Santé à la mairie de Sotteville-lès-Rouen

➔ Visite de M. Sébastien LE MAROIS - Assistant QSE de la Société SNCF Mobilités

2^{ème} permanence le 15 juillet 2019 :

Néant

3^{ème} permanence le 22 juillet 2019 :

Néant

3.9 Incidents relevés au cours de l'enquête

Les permanences à la mairie de Sotteville-lès-Rouen ont été tenues aux dates et heures prévues.

Aucun incident n'a été relevé au cours de l'enquête.

3.10 Clôture de l'enquête

3.10.1 Clôture du registre

J'ai clos le registre d'Enquête publique à la mairie Sotteville-lès-Rouen, le 22 juillet 2019 à 17 h 15.

Le registre est joint au présent rapport.

3.10.2 Remise du rapport

Le présent rapport et les conclusions motivées ont été transmis à la Préfecture de Seine Maritime, par courriel, le 16/08/2019 et par courrier postal le 19/08/2019 accompagné du registre d'enquête.

4. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

4.1 Observations consignées dans les registres d'enquête

Le niveau de participation a été nul pour cette enquête.

Aucune personne n'est venu, ni consulter le dossier, ni inscrire de remarque sur le registre d'enquête, mis à sa disposition.

Aucun courrier « papier » ou « électronique » n'a été adressé à la mairie de Sotteville-lès-Rouen, à l'attention de M. Le Commissaire enquêteur.

Il apparaît qu'au vu de la publicité réalisée, dans le cadre de cette enquête publique, le public a été bien informé du projet en cours.

4.2 Remise du procès-verbal, au pétitionnaire, après la clôture de l'enquête

Néant.

5. AVIS DES COLLECTIVITES

5.1 Commune de Sotteville-lès-Rouen

Néant

6. ANNEXES AU RAPPORT

6.1 Annexe 1- les documents recueillis au cours de l'enquête

6.1.1 Les pièces remises par les mairies

6.1.1.1 Documents émis par le Maire d'Amfreville-la-Mivoie ou son Conseil Municipal

Néant

6.1.1.2 Documents émis par le Maire de Sotteville-lès-Rouen ou son Conseil Municipal

Néant

6.1.1.3 Documents émis par le Maire de Saint-Etienne-du-Rouvray ou son Conseil Municipal

Néant

6.1.1.4 Documents émis par la Métropole Rouen Normandie

Néant

6.1.1.5 Documents émis par la Région Normandie

Néant

6.1.2 Les courriers reçus des personnes, physiques ou morales, intéressées par le projet

Néant

6.2 Annexe 2 - les documents et courriers importants

- Arrêté préfectoral d'enquête publique du 11/06/2019

- Photocopies des avis d'insertion dans la presse locale :
 - PARIS NORMANDIE 19/06/2019
 - LIBERTE DIMANCHE 16/06/2019