

VILLENEUVE

DEMAIN

PROJET DE MODERNISATION
DU TECHNICENTRE DE VILLENEUVE
PRAIRIE (94)

CONCERTATION PRÉALABLE
DU 18 AVRIL AU 6 JUIN 2019

PARTAGEONS ENSEMBLE UN PROJET D'ENVERGURE POUR LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN



Jean-Louis ZANINI

Directeur de projets des lignes D et R – SNCF Mobilités

En 2016, Ile-de-France Mobilités, Autorité Organisatrice des Transports en Ile-de-France, a adopté un nouveau schéma directeur pour le déploiement de plus de 700 rames neuves ou renouvelées sur le réseau Francilien dans les années à venir.

Les orientations d'Ile-de-France Mobilités visent à améliorer la régularité des lignes et le confort des voyageurs ainsi qu'à accompagner la hausse du nombre de voyageurs. C'est particulièrement le cas de la ligne D. La ligne transporte déjà 615 000 voyageurs par jour. Elle devrait en transporter 2 à 3% supplémentaire chaque année sur les 15 prochaines années, si bien que 25% de trains supplémentaires devront circuler au Sud de Paris à l'horizon 2025.

La ligne D du RER et la ligne R du Transilien reçoivent progressivement des trains de nouvelle génération : les Regio 2N et les RER NG. Ces trains à deux niveaux se distinguent des anciens matériels roulants, notamment par l'absence de séparation entre les voitures et le positionnement des organes électriques (transformateurs, convertisseurs de traction, résistances de freinage) en toiture et offrent ainsi plus d'espace aux voyageurs. Les bas de caisse reçoivent les bogies et des moteurs à encombrement réduit. Ces caractéristiques, qui s'accompagnent d'outils et protocoles de maintenance largement digitalisés, nécessitent des infrastructures redimensionnées pour améliorer les accès aux différentes pièces et faciliter leur manutention.

Le Technicentre de Villeneuve, principal site de maintenance des trains rattachés au RER D et à la ligne R Transilien, entreprend ainsi sa transformation. Ce chantier hors normes, permettra de répondre à la hausse programmée du trafic et à la modernisation des trains de ces lignes.

La compétence des femmes et des hommes présents sur ce site historique est également un atout majeur dans cette transformation.

C'est parce que la modernisation du Technicentre constitue un projet structurant pour le développement du territoire que SNCF a souhaité associer dès le début du projet les parties prenantes : habitants, élus et entreprises.

SNCF s'engage à réaliser un projet respectueux de son environnement. Ainsi, il lui tient à cœur de présenter le projet aux publics et aux acteurs concernés dès le début des études pour recueillir leurs avis.

Dans ce cadre, une concertation se déroulera du 18 avril au 6 juin 2019. Nous mettrons tout en œuvre pour récolter le maximum d'avis. Courant 2020, une enquête publique sera réalisée pour présenter les mesures prises pour limiter les impacts du projet sur son environnement.

J'invite donc toutes les personnes qui le souhaitent à se joindre à nous pour construire ensemble un technicentre moderne et efficace pour le RER D, la ligne R Transilien et les professionnels qui travaillent sur ce site et qui améliore le confort des voyageurs.

LE MOT DU GARANT



Paul CARRIOT

Garant de la concertation sur le projet Villeneuve Demain

paul.carriot@garant-cndp.fr

SNCF Mobilités a engagé un processus de concertation volontaire avec l'ensemble des publics, partenaires et acteurs concernés par la modernisation du Technicentre de Villeneuve Prairie situé principalement sur les territoires des communes de Choisy-le-Roi, Créteil, Valenton et Villeneuve Saint Georges.

J'ai été nommé le 9 novembre dernier, par la Commission nationale du débat public (CNDP), garant de la concertation pour ce projet appelé Villeneuve Demain.

J'aurai pour mission, en toute indépendance et en toute neutralité, de garantir que la phase de concertation qui se déroulera sur plusieurs semaines, répondra aux principes suivants :

- + qualité et clarté des documents ainsi que sincérité des informations diffusées par le maître d'ouvrage,
- + liberté pour le public d'exprimer son point de vue et de questionner le maître d'ouvrage, dans le respect des uns et des autres,
- + possibilité concrète et réelle pour les populations concernées de participer aux rencontres publiques qui seront organisées,
- + pertinence des outils de communication et mise à disposition de moyens adaptés,
- + transparence des débats et adéquation des réponses du maître d'ouvrage par rapport aux arguments avancés par les parties.

Dans l'esprit des textes qui ont prévu la mise en place de ce dispositif, mon rôle est d'assurer le bon déroulement de la concertation et de faire en sorte que chacun puisse donner son avis

notamment sur « l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet », comme le précise l'article L121-15-1 du Code de l'Environnement, avant qu'une décision ne soit prise par le maître d'ouvrage.

En tant que tiers indépendant et impartial, je veillerai à ce que ces principes soient rigoureusement respectés et qu'en particulier, chacun puisse s'exprimer quel que soit son statut ou son opinion, conformément au principe d'égalité de traitement des participants.

Je rappellerai les règles du jeu si cela est nécessaire. La concertation doit être la plus large possible et toutes les populations et personnes concernées par ce projet sont invitées à prendre part aux débats (riverains, maître d'ouvrage, élus, associations, collectivités, services de l'État, experts...).

Étant moi-même indépendant du maître d'ouvrage ainsi que des pouvoirs publics ou du public, je répons de mon action devant la Commission Nationale du Débat Public qui est juridiquement une autorité administrative indépendante.

A l'issue de la phase de concertation qui s'étalera du 18 avril au 6 juin 2019, je rédigerai un bilan de la concertation préalable dans lequel je ferai part de mes observations sur la manière dont s'est déroulé le débat et je présenterai la synthèse des observations et des propositions qui auront été exposées lors de cette période, y compris les propositions d'évolutions contribuant à l'amélioration du projet (pour limiter les impacts par exemple).

Ce rapport sera rendu public dans le mois qui suit la clôture de la concertation préalable. Il sera joint au dossier d'enquête publique à venir.

Le maître d'ouvrage en prendra connaissance et fera part dans un délai d'un mois, des orientations qu'il entend donner, suite à cette phase de concertation et des propositions qui en sont nées. Le maître d'ouvrage reste libre de sa décision finale, mais il doit la motiver et l'expliquer au vu des arguments exprimés lors des débats.

Je souhaite que cette période de concertation soit l'opportunité pour tous de débattre du projet Villeneuve Demain et que chacune et chacun puisse exprimer son avis en toute liberté. J'en serai le garant.

Le public pourra adresser son avis au garant pour les questions relatives au déroulement de la concertation :

Adresse mail : paul.carriot@garant-cndp.fr

Adresse postale : Commission Nationale du Débat Public - A l'attention de M. Paul Carriot - 244, Boulevard Saint-Germain, 75007 Paris.

SOMMAIRE

PARTAGEONS ENSEMBLE UN PROJET D'ENVERGURE POUR LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

LE MOT DU GARANT

1. LE PROJET ET LA CONCERTATION : SYNTHÈSE

2. ACCUEILLIR LES FUTURES RAMES DU RER D ET DE LA LIGNE R

- + L'ARRIVÉE DE NOUVELLES RAMES DANS UN CONTEXTE D'AUGMENTATION DU TRAFIC FERROVIAIRE FRANCILIEN
- + LE TECHNICENTRE DE VILLENEUVE POUR ENTREtenir LE NOUVEAU MATÉRIEL

3. LE FUTUR TECHNICENTRE

- + LE PROJET ET SES OBJECTIFS
- + LES SCÉNARIOS ETUDIÉS
- + LE SCÉNARIO RETENU
- + LE CALENDRIER DU PROJET*
- + LE COÛT DU PROJET ET SON FINANCEMENT

4. L'INTÉGRATION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN

- + LES IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL
- + LES IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE EN PHASE DE CHANTIER
- + LES IMPACTS SUR LES DÉPLACEMENTS DES VOYAGEURS
- + DES ÉTUDES QUI SE POURSUIVENT

5. LES PORTEURS DU PROJET

6. LA DEMARCHE DE CONCERTATION PREALABLE

- + LE CADRE JURIDIQUE DE LA CONCERTATION PREALABLE
- + LES ECHANGES PREALABLES AVEC LE TERRITOIRE
- + LES OBJECTIFS ET LES THEMES DE LA CONCERTATION PREALABLE
- + LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION
- + LES SUITES DE LA CONCERTATION

7. LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION PROPOSE

- + COMMENT S'EXPRIMER ?
- + COMMENT S'INFORMER ?

8. CONCLUSION

GLOSSAIRE

1. LE PROJET ET LA CONCERTATION : SYNTHESE

Dans un contexte de demande croissante de déplacements en Ile-de-France, Île-de-France Mobilités a engagé une politique ambitieuse d'accélération du renouvellement et des rénovations des trains de la Région pour améliorer la régularité des lignes et le confort des voyageurs. Plus de 700 trains seront ainsi remplacés ou rénovés entre 2016 et fin 2021.

A l'horizon 2021, 90% des voyageurs franciliens seront concernés par ces nouveaux matériels.

Le quotidien de 3 millions d'usagers sera ainsi amélioré en leur offrant davantage de fiabilité dans leurs déplacements, de sécurité, de confort...

Les voyageurs du RER D et de la ligne R Transilien bénéficient directement de cette politique :

- + 42 nouvelles rames Regio 2N sont en cours de déploiement sur la ligne R Transilien (2017-2019) ;
- + 19 nouvelles rames Regio 2N seront prochainement déployées sur les branches Sud du RER D dites de l'« Etoile de Corbeil » (2019) ;
- + 125 nouvelles rames RER NG seront déployées sur le reste du RER D entre 2021 et 2025.

Le déploiement de ce nouveau matériel roulant a pour objectifs :

- + d'accompagner la croissance du trafic, notamment sur le RER D grâce à des trains plus capacitaires et facilitant la fluidité des voyageurs en gare et dans le train ;
- + d'améliorer la régularité des lignes, grâce à des matériel plus fiables et plus intelligents ;
- + d'améliorer le confort des voyageurs, notamment avec la climatisation et des prises électriques ;
- + d'améliorer la sécurité des voyageurs, grâce à la vidéoprotection et à une circulation aisée entre les voitures.

Le renouvellement du matériel roulant nécessite d'adapter les sites de maintenance et de remisage des trains. Le projet de modernisation du technicentre de Villeneuve Prairie répond directement à cette nécessité.

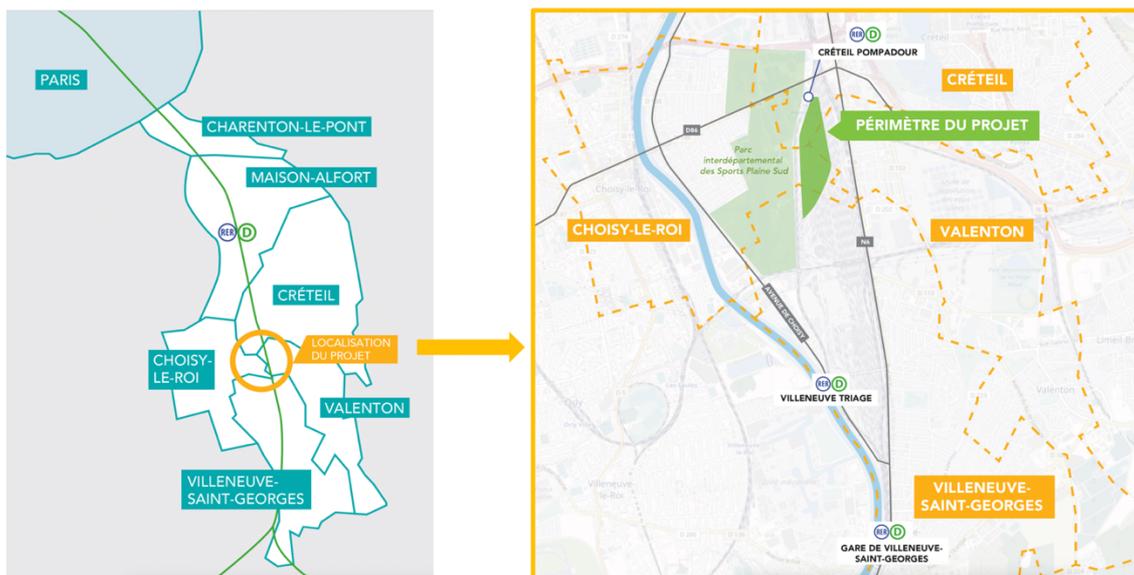
Il permettra d'assurer l'entretien des nouvelles rames du RER D et de la ligne R Transilien, en particulier :

- + d'entretenir les nouvelles rames, les installations existantes n'ayant pas la capacité d'entretenir la totalité du nouveau parc attendu et le nouveau matériel s'entretenant avec des installations en hauteur pour accéder aux équipements désormais installés en partie haute des rames ;
- + d'améliorer l'entretien, la maintenance et le nettoyage des rames avec une capacité d'accueil adaptée ;
- + de limiter le temps d'immobilisation des rames grâce une organisation modernisée et digitalisée,
- + de pérenniser les activités existant sur le site.

L'environnement de travail sera aussi amélioré pour les agents SNCF : sécurité renforcée, nouveaux cheminements et accès, des stationnements supplémentaires, une signalétique dynamique, de l'éclairage, de nombreux équipements de protections, des bâtiments spacieux et lumineux, des ateliers plus ergonomiques.

D'un montant d'investissement supérieur à 300 millions d'euros, le projet crée une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) selon l'article L 121-8 du Code de l'Environnement. Au regard des caractéristiques techniques et du coût du projet, SNCF a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a recommandé une concertation préalable. La concertation sera organisée par SNCF du 18 avril au 6 juin 2019. Le garant désigné par décision de la CNDP du 7 novembre 2018 est M. Paul Carriot.

Les communes concernées par ce dispositif sont Choisy-le-Roi, Créteil, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges.



Le présent dossier présente le projet dans son ensemble, ainsi que le dispositif d'information et de participation proposé dans le cadre de la concertation préalable.

2. ACCUEILLIR LES FUTURES RAMES DU RER D ET DE LA LIGNE R

Accompagner l'arrivée de nouveau matériel roulant RER D et du Transilien R pour répondre à l'augmentation du trafic, telle est l'ambition de ce projet qui permettra de réaliser leur maintenance, leur nettoyage dans des délais restreints, tout en améliorant le fonctionnement actuel du technicentre.

L'ARRIVEE DE NOUVELLES RAMES DANS UN CONTEXTE D'AUGMENTATION DU TRAFIC FERROVIAIRE FRANCILIEN

La mise en service de nouvelles rames

Afin de rajeunir significativement le parc actuel d'ici 2021, une politique d'accélération des renouvellements et rénovations des matériels roulants en Ile-de-France a été menée par Ile-de-France Mobilités et SNCF dans le cadre du programme de modernisation du parc de matériel roulant Transilien 2016-2021.

Pour SNCF, ce programme est l'occasion de modifier ses organisations pour améliorer encore plus la qualité de service offert aux voyageurs.

A l'horizon 2021, **90% des voyageurs franciliens** seront concernés par ce nouveau matériel. Le quotidien de **3 millions d'usagers** sera ainsi amélioré en leur offrant davantage de fiabilité dans leurs déplacements, de sécurité, de confort...

Les voyageurs du RER D et de la ligne R Transilien bénéficient directement de cette politique :

- + 42 nouvelles rames Regio 2N sont en cours de déploiement sur la ligne R Transilien (2017-2019) ;
- + 19 nouvelles rames Regio 2N seront prochainement déployées sur les branches Sud du RER D dites de l'« Etoile de Corbeil » (2019) ;
- + 125 nouvelles rames RER NG seront déployées sur le reste du RER D entre 2021 et 2025.



Regio 2N et RER NG

La nouvelle génération de trains offrira un équipement digne d'une grande métropole comme l'Île-de-France :

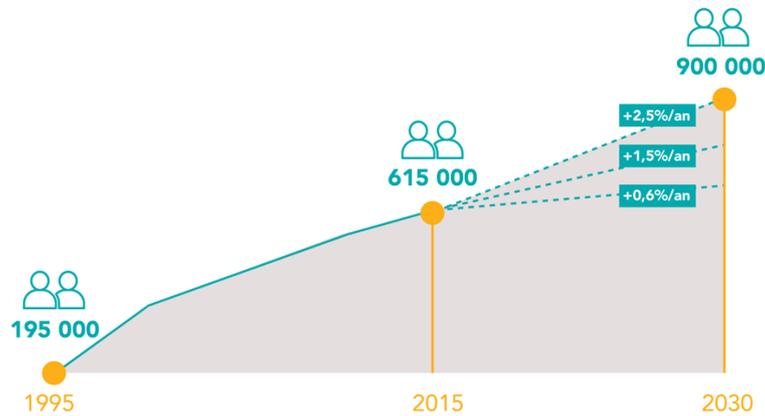
- + améliorant le confort des usagers grâce à des rames plus spacieuses, climatisées et équipées d'un chauffage par le sol,
- + renforçant la sécurité des passagers grâce à la présence de caméras de vidéoprotection,
- + assurant l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite grâce notamment à des places pour les personnes en fauteuil roulant et des contrastes lumineux renforcés pour les personnes malvoyantes,
- + réduisant l'impact environnemental avec l'utilisation de matériaux renforçant l'isolation thermique, l'ajustement du débit de climatisation en fonction du nombre de passagers à bord et la réduction de 30% de la consommation d'énergie.

De nouvelles rames qui accompagneront l'augmentation du trafic

Cette modernisation des rames intervient dans un contexte de forte densification du trafic.

A titre d'illustration, entre 2015 et 2030, le trafic sur le RER D devrait connaître une augmentation estimée entre +0,6% et 2,6% par an.

Le nombre de rames mises en circulation sera donc progressivement augmenté pour s'adapter à cet accroissement du trafic.



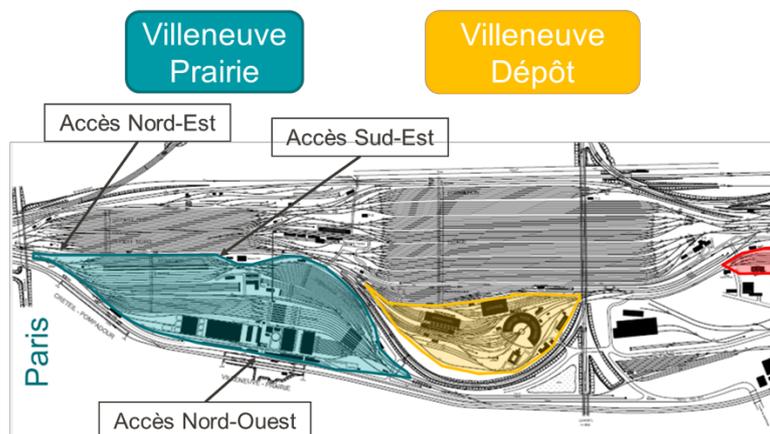
Projection du nombre de voyageurs sur ligne RER D

LE TECHNICENTRE DE VILLENEUVE POUR ENTREtenir LE NOUVEAU MATERIEL

Le technicentre de Villeneuve : un site de maintenance historique

Situé dans le département du Val de Marne (94), à 11km de Paris, le technicentre a été construit en 1884 dans sa première configuration qui s'organisait entre deux sites, selon les principales activités de maintenance du matériel roulant :

- + la partie Dépôt réalisant la maintenance de locomotives et d'automoteurs,
- + la partie Prairie effectuant la maintenance de voitures et de wagons.



Organisation du site de Villeneuve Prairie et Dépôt

Un site qui s'est développé jusqu'en 2008

Successivement aménagé pour s'adapter au développement constant du trafic et aux évolutions de matériel roulant, le technicentre n'a pas connu d'aménagement majeur depuis 2008.

Le projet s'inscrit dans une nécessaire modernisation du site pour répondre à ces mêmes enjeux.

Le rôle du technicentre aujourd'hui

Aujourd'hui, le site s'étend sur 550 000 m², dont 35 000 m² de bâtiments, et emploie 826 agents SNCF. La maintenance préventive et corrective, le nettoyage de l'ensemble du matériel roulant (sauf les TGV) pour l'Île-de-France (RER D et Transilien R), Intercités, Centre Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté, Fret SNCF, SNCF Réseau, Agence d'Essais Ferroviaire, Société des Trains Expo, Orient Express y est réalisée.

Parmi ses autres missions, le technicentre permet :

- + **la mise en conformité des matériels** aux exigences de qualité, dans un souci constant de sécurité, de disponibilité, de fiabilité, de confort et de propreté pour les voyageurs,
- + **des interventions de dépannage et de réparation sur des sites extérieurs,**
- + **la maintenance de voitures spéciales** (type Orient-Express ou train-forum).

Sur le site de Villeneuve, les opérations de maintenance des rames réalisées sont de deux ordres :

- + **niveau 2 : des vérifications rapides d'équipements entre deux circulations,** réalisées sur des voies équipées d'installations de maintenance. Ces opérations nécessitent quelques heures d'immobilisation.
- + **niveau 3 : des visites périodiques préventives,** généralement hors service commercial, au sein d'ateliers de maintenance. Ces opérations nécessitent quelques jours d'immobilisation.

Ce sont les installations permettant ce type de maintenance qui feront l'objet de travaux d'adaptation et de modernisation.

A noter : les opérations de niveau 1 concernent les opérations de surveillance menées sur les rames en circulation, par les utilisateurs ou par des automatismes.

Les activités du technicentre demain

La partie Prairie du technicentre est concernée par le programme de modernisation des parcs de matériels roulant devant assurer les dessertes commerciales sur les lignes D et R.



Localisation des aménagements sur le site Prairie du Technicentre de Villeneuve

3. LE FUTUR TECHNICENTRE

La modernisation d'un technicentre majeur en Ile-de-France permettant d'optimiser la maintenance et l'entretien des trains et d'accueillir les rames nouvelles générations dans un contexte d'accroissement du trafic, tel est le principal objectif de ce projet porté par SNCF et présenté dans le cadre de la concertation préalable.

LE PROJET ET SES OBJECTIFS

Le projet consiste à moderniser le technicentre en reconstruisant les nouveaux équipements sur la partie Prairie, tout en conservant son exploitation actuelle.

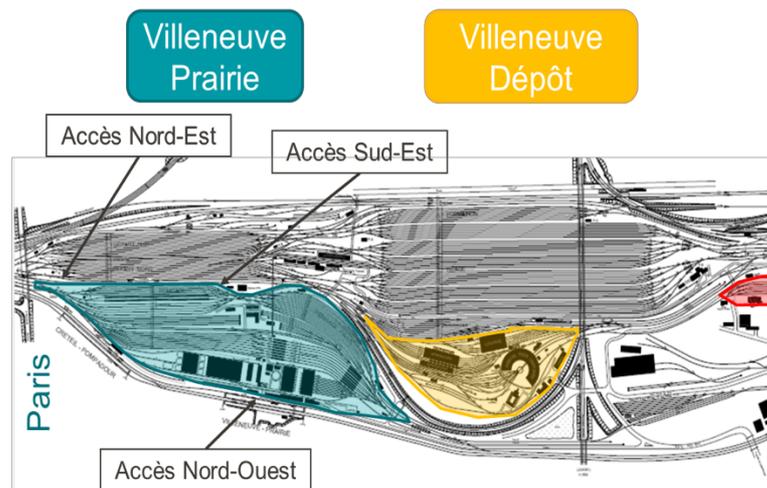
La modernisation du technicentre de Villeneuve sur la partie Prairie intervient dans un contexte plus large de modernisation des technicentres franciliens. Le projet de Villeneuve Prairie est un projet majeur de ce programme d'investissement mis en œuvre par SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Le remplacement du matériel roulant de la ligne D et R nécessite d'adapter les installations actuelles de maintenance et de remisage en créant de nouvelles installations de maintenance et de nettoyage (ateliers, Site de Maintenance et Garage en Ligne (SMGL), voies de nettoyage et voies de stationnement).

L'adaptation des installations actuelles est nécessaire compte tenu :

- + de l'augmentation du parc matériel du RER D et de la ligne R Transilien ;
- + de l'évolution technologique du matériel roulant. A la différence des anciens matériels roulants, les nouveaux matériels roulants possèdent d'importants équipements en partie haute : les installations de maintenance doivent donc disposer de passerelles permettant d'accéder à ces parties hautes, ce qui nécessite une refonte complète de ces installations.

Elle vise par ailleurs à rendre plus efficaces les opérations de maintenance, dans l'intérêt des voyageurs du RER D et de la ligne R Transilien.



Les travaux seront réalisés sur l'emprise ferroviaire maintenue en exploitation ce qui nécessite de les organiser en deux principales étapes :

- + **Étape 1** > relogement des activités sur site et hors site afin de libérer les emprises pour construire les différents ouvrages.
- + **Étape 2** > adaptation des voies actuelles, modernisation des équipements et réalisation de nouvelles installations de maintenance : SMGL et atelier notamment.

Les aménagements du technicentre permettront l'arrivée des nouveaux matériels (147 rames en 2026) :

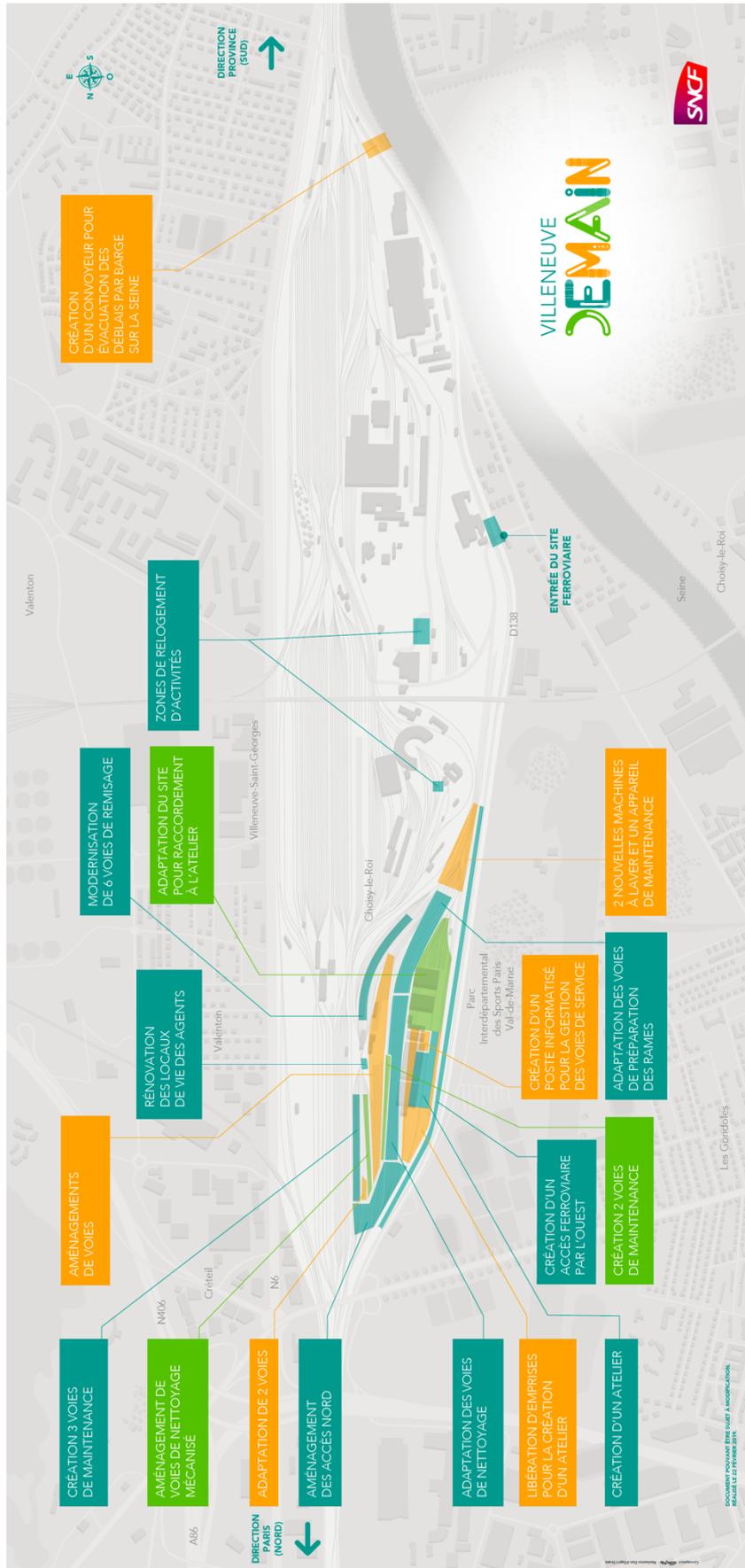
- + **en améliorant l'entretien, la maintenance et le nettoyage des rames** avec une capacité d'accueil adaptée au trafic rendant le technicentre capable de renforcer la fiabilité et la disponibilité du matériel roulant ;
- + **en limitant les temps d'immobilisation des rames** grâce une organisation modernisée et digitalisée. Le développement du télédiagnostic permet en effet de détecter les pannes à distance et même de les anticiper grâce au traitement des données. Le digital s'invite également dans certains organes stratégiques du technicentre tandis que les voies de service seront pilotées informatiquement ;
- + **en offrant un site consacré à la maintenance des nouvelles rames** des trains Régio 2N et de RER NG ;
- + **en pérennisant les activités existant sur le site.**

L'environnement de travail sera aussi amélioré pour les agents SNCF grâce à une sécurité renforcée, de nouveaux cheminements et accès, des stationnements supplémentaires, une

signalétique dynamique, de l'éclairage, de nombreux équipements de protections, des bâtiments spacieux et lumineux, des ateliers plus ergonomiques...

Les travaux d'adaptation portent sur le périmètre de deux entités de SNCF :

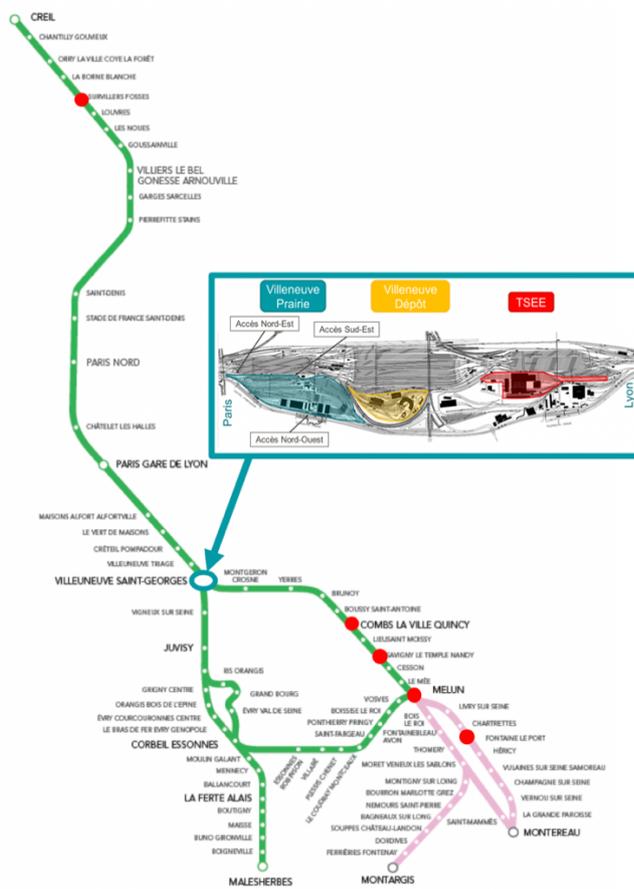
- + SNCF Mobilités pour les installations de maintenance ;
- + SNCF Réseau pour les accès ferroviaires.



LES SCENARIOS ETUDIES

Dans le cadre des études préalables, différents scénarios ont été étudiés pour proposer l'emplacement optimal des installations modernisées permettant une maintenance de niveau 2 et 3 (Cf. partie 4 de ce dossier sur les différents niveaux de maintenance pris en charge sur le Technicentre).

SNCF Transilien a missionné un bureau d'études pour établir un Schéma Directeur de Maintenance et de Remisage, dont le but est de définir les sites à transformer pour atteindre les objectifs de modernisation du matériel roulant.

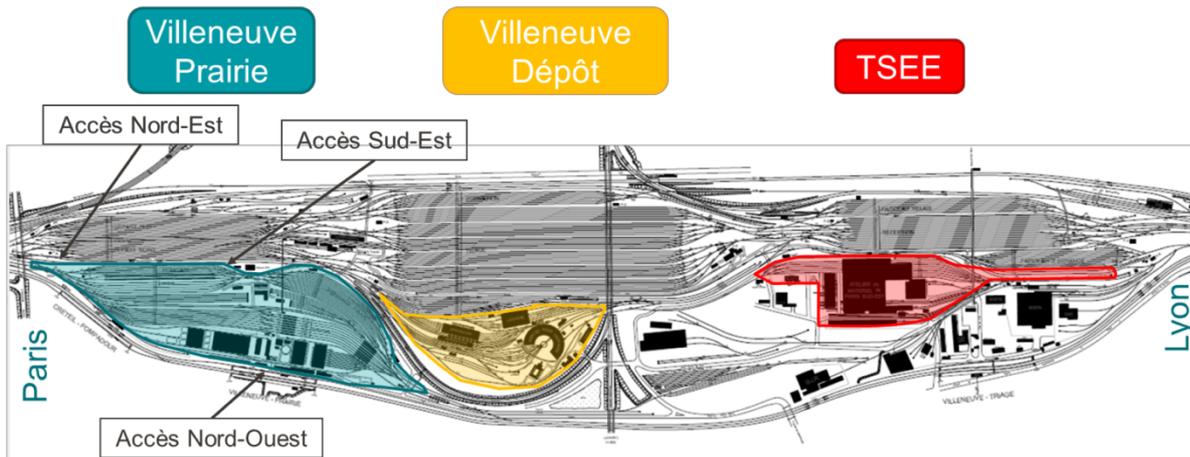


Cette étude a :

- + écarté les sites de maintenance difficiles à adapter (Livry Chartrettes, Le Mée, Savigny et Survilliers) à cause d'impacts environnementaux trop importants,
- + identifié le site de Villeneuve comme le site optimal à condition de repenser la maintenance, le remisage et les entrées et sorties du site.

Les scénarios d'implantation sur le site de Villeneuve

Plusieurs scénarios d'implantation ont été étudiés, puis écartés, sur le site de Villeneuve.



- + **Le site « Dépôt »** ne dispose pas de voies de garage en nombre suffisant et la longueur des infrastructures ne permet pas d'accueillir les Regio2N.
- + **Le site « Triage »** ne permet pas l'implantation d'installations de maintenance compatibles avec les projets existants (niveau 2 et 3).
- + **Le site « TSEE »** réalisant la maintenance des TGV n'est pas adapté et il est difficilement accessible.

Une répartition sur les 3 sites ne permet pas de répondre au besoin.

Le seul scénario permettant de localiser toutes les installations nécessaires sur un même secteur est Villeneuve Prairie.

Il offre notamment :

- + une capacité d'extension et de réaliser une maintenance industrialisée,
- + la place nécessaire pour assurer le nettoyage des rames,
- + une compatibilité avec les projets connexes menés par SNCF sur le secteur.

Quels impacts si le projet ne se réalise pas ? L'étude d'un scénario 0

Si les nouvelles installations ne sont pas créées, une partie de la maintenance des nouveaux REGIO 2N et des RER NG ne pourra pas être réalisée au Technicentre de Villeneuve, ce qui entraînera un certain nombre de conséquences :

- + l'exploitation commerciale des lignes D et R sera directement impactée car SNCF ne pourrait pas rendre disponible un parc conséquent pour assurer les trafics commerciaux,
- + la ponctualité des trains sera dégradée à cause de la forte sollicitation des installations sur le site,
- + il deviendra nécessaire d'identifier d'autres sites permettant la maintenance et le nettoyage des rames, le site de Villeneuve ne pouvant toutes les accueillir à terme sans travaux de rénovation,
- + les conditions de travail des agents de maintenance vont se dégrader.

Il n'est pas non plus envisageable de reporter la charge sur d'autres sites (Noisy, Montrouge, Levallois, Val Notre Dame, Achères, Trappes) qui connaissent également des travaux d'adaptation et qui fonctionnent aussi en flux tendus.

La non-réalisation de ces travaux aurait également des répercussions financières en engendrant des coûts liés à des manœuvres supplémentaires ou à l'immobilisation de rames liée au manque de voies pour réaliser la maintenance des nouveaux équipements.

LE SCENARIO RETENU

Les travaux de modernisation seront effectués sur le site Villeneuve Prairie sur l'emprise ferroviaire en exploitation. Ils viseront à moderniser l'existant soit en rénovant les équipements, soit en construisant de nouvelles installations en remplacement de celles devenues obsolètes.

Le projet prévoit ainsi :

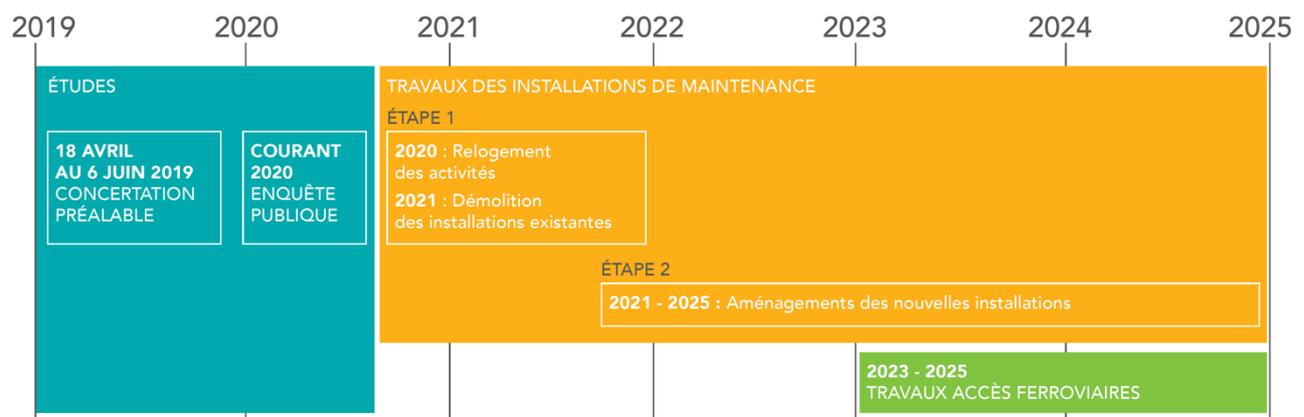
- + des installations de maintenance de niveaux 2 et 3,
- + des installations permettant le dépannage des matériels roulants,
- + des installations spécifiques permettant le remplacement des organes, de taille importante, défectueux,
- + des voies de garages permettant de garer les rames pendant leur non-utilisation,

- + des zones de transit facilitant les mouvements des rames,
- + des voies de nettoyage adaptées aux nouveaux matériels roulants,
- + des conditions de travail améliorées,
- + des outils digitaux permettant d'anticiper les pannes (réparer avant un incident en ligne avec des clients à bord de la rame),
- + un dispositif d'approvisionnement des pièces performant,
- + des outils digitaux permettant d'assurer la maintenance des installations techniques stratégiques.

LE CALENDRIER DU PROJET*

Ce calendrier pourra évoluer dans le cadre de l'avancement des études.

L'ORGANISATION DES TRAVAUX PERMET LE MAINTIEN EN EXPLOITATION DU SITE PENDANT LEUR RÉALISATION :



* Sous réserve des autorisations administratives.

Le projet est actuellement en phase d'études :

- + la concertation préalable sur le projet est organisée du 18 avril au 6 juin 2019 ;
- + une enquête publique sera organisée courant 2020.

L'organisation des travaux sera prévue pour permettre le maintien en exploitation du site pendant leur réalisation :

Les travaux sur les installations de maintenance seront réalisés en deux principales étapes :

- + étape 1 > relogement des activités en 2020 et démolition des installations existantes en 2021 ;

+ étape 2 > aménagements des nouvelles installations entre 2021 et 2025.

Les travaux sur les accès ferroviaires au technicentre seront réalisés entre 2023 et 2025.

La fin des travaux est prévue à l'horizon 2025.

** Sous réserve des autorisations administratives.*

LE COÛT DU PROJET ET SON FINANCEMENT

Le projet global est aujourd'hui estimé à 486 M€ :

- + **les installations de maintenance**, à hauteur de 361 M€, sont financées par SNCF Mobilités sur ses fonds propres (Plan Quadriennal d'investissement contractualisé avec Ile de France Mobilités),
- + **les accès ferroviaires et le PAI-VS** (poste d'aiguillage informatisé pour les voies de service), à hauteur de 125 M€, sont financés par Ile-de-France Mobilités au titre du CPER (Contrat de Plan-Etat Région).

Ces estimations seront à adapter en fonction des évolutions possibles du phasage ou du programme.

4. L'INTEGRATION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN

SNCF a initié les études de l'état initial pour identifier les impacts potentiels du projet sur l'environnement.

Des solutions sont envisagées avec les collectivités locales pour les minimiser.

La réalisation du projet au sein de l'emprise ferroviaire permet de **limiter ses impacts sur son environnement local**. Néanmoins, les études en cours menées par SNCF permettront de déterminer si des nuisances sont à envisager afin de pouvoir les limiter.

LES IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL

Le technicentre de Villeneuve s'inscrit dans un environnement où les enjeux de protection sont faibles, le site étant situés dans une zone très urbanisée. Un diagnostic environnemental, établi par un bureau d'étude spécialisé, a permis d'établir qu'aucun périmètre de protection n'était nécessaire.

Néanmoins, la présence éventuelle d'espèces protégées sur ce secteur conduit à préciser les études.

Depuis février 2018, un diagnostic faune et flore est en cours de réalisation pour établir l'inventaire des espèces présentes sur le site sur une année entière. A ce jour, aucune espèce d'intérêt n'a été identifiée sur le site.

Situé en bordure de la Seine, le technicentre est localisé en zone inondable : une étude sera réalisée pour que les futures installations n'aient aucune incidence sur l'écoulement des eaux, conformément au **Plan de Prévention des Risques Inondation de la Marne et de la Seine**.

LES IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE EN PHASE DE CHANTIER

Les travaux sont réalisés sur un site déjà en exploitation, ils ne devraient donc pas générer d'impacts supplémentaires sur le milieu urbain environnant. Cet aspect sera précisé lors de l'étude d'impact à venir durant les prochaines étapes du projet.

En revanche, les travaux généreront à partir de 2021 des flux routiers liés à l’approvisionnement en matériel et l’évacuation des déblais des chantiers. Cette évolution des flux routiers devra être mise en perspective avec le trafic routier existant : ces éléments sont à fournir par une entité autre que SNCF.

Des échanges, organisés en 2017 et 2018 avec les collectivités locales (Conseil départemental du Val-de-Marne, communes de Choisy-le-Roi, de Villeneuve-Saint-Georges, de Créteil et de Valenton, l’Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre) et les services de l’État (DRIRE Val-de-Marne), ont confirmé l’attention particulière qui sera portée aux flux routiers.

Réduire le trafic par camions en utilisant une barge fluviale

Pour répondre à cet enjeu, SNCF Mobilités a étudié une solution d’évacuation des déchets qui limite les circulations par la route.

La proximité de la plateforme HAROPA (Port BERGERON à Villeneuve-Saint-Georges) avec le site ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges permet d’envisager la mise en place d’un convoyeur reliant directement le technicentre et la plateforme. Elle permettrait ainsi le chargement des barges directement depuis les emprises SNCF. D’autres études sont en cours dans le but de minimiser le trafic des camions.



Zone consacrée à la gestion des déchets

SNCF va ainsi louer une parcelle d’environ 1600 m² sur la plateforme HAROPA de Villeneuve-Saint-Georges-Bergeron pour une période de quatre ans pour permettre d’évacuer les déblais par barge, depuis les emprises SNCF.

La mise en œuvre de ce projet est à prévoir pour les premières évacuations liées aux travaux du Grand Villeneuve, soit à partir de la mi-2020.

Il est souhaité que la mise en place du convoyeur se fasse au plus tard lors des arrêts de circulations prévus pour les travaux du Pont-rail de Chenal Muzey courant 2020.

Pour répondre de façon plus complète aux problèmes des nuisances générées par le trafic des camions durant la phase travaux, un bureau d'études sera missionné à partir d'avril 2019 pour réaliser une étude d'incidences qui reprendra les différents enjeux environnementaux (eau, bruit, air, faune et flore, etc.). Dans ce cadre, il travaillera selon la logique Éviter Réduire Compenser (ERC).

LES IMPACTS SUR LES DEPLACEMENTS DES VOYAGEURS

Très ponctuellement, dans le cadre de la phase de travaux, des ITC (Interruptions Temporaires de Circulation) pourront être nécessaires la nuit ou le week-end pour le raccordement des accès du technicentre aux voies de circulation principales. Dans ce cas, un dispositif d'information préalable et des bus de substitution seront mis en place.

DES ETUDES QUI SE POURSUIVENT

SNCF poursuit ses études avec l'appui de bureaux d'études spécialisés qui l'aident à déterminer en toute objectivité les enjeux environnementaux de ce projet.

Une prochaine étape importante pour le projet est l'évaluation environnementale et une autorisation environnementale unique (au titre de la Loi sur l'Eau et de ICPE) ce qui permettra notamment de contrôler si l'ensemble des enjeux environnementaux ont bien été intégrés au projet que ce soit pour leur identification et pour les moyens prévus pour les minimiser.

5. LES PORTEURS DU PROJET

Les travaux d'adaptation du technicentre de Villeneuve Prairie portent sur le périmètre de deux entités de SNCF :

- + SNCF Mobilités pour les installations de maintenance, ces travaux sont financés par SNCF Mobilités ;
- + SNCF Réseau pour les accès ferroviaires, ces travaux sont financés par Ile-de-France Mobilités dans le cadre du CPER.

Le périmètre d'intervention de SNCF Mobilités sur ce projet porte sur l'ensemble des installations de maintenance.

- + Une relation continue est nécessaire avec l'exploitant afin que SNCF Mobilités puisse intégrer au projet l'ensemble des besoins du transporteur, qui sera le futur usager des installations de maintenance.
- + Une relation forte est également indispensable avec SNCF Réseau pour l'adaptation du réseau ferré inhérente à la modernisation des installations.

SNCF Mobilités occupe une position centrale dans l'organisation de ce projet car les travaux nécessitent de travailler en lien permanent avec l'exploitant du site et SNCF Réseau.

La maîtrise d'ouvrage SNCF Mobilités est assurée par la Direction des Projets et des Ateliers et des installations Fixes (DPAIF) au sein de SNCF Mobilités – Transilien et est organisée suivant ses domaines d'intervention :

- + le relogement des diverses entités impactés par le projet ;
- + l'atelier qui comprend les locaux de vie et les ateliers ;
- + les VRD (Voirie et Réseaux Divers) ;
- + le convoyeur ;
- + l'adaptation des voies de service.

La coordination globale est assurée par le Directeur de Projet de la modernisation du Technicentre de Villeneuve Prairie de SNCF Mobilités.

Le périmètre d'intervention de SNCF Réseau sur ce projet porte sur l'ensemble des accès :

- + les accès ferroviaires Nord-Est et Nord-Ouest de Villeneuve Prairie ;
- + le PAI VS (poste d'aiguillage informatisé pour les voies de service) permettant de commander à distance les aiguillages.

D'autres projets sont pilotés par la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :

- + les accès routiers dans le cadre de la logistique ferroviaire ;
- + le second quai de la gare Pompadour ;
- + les travaux connexes à la mise en place de NexTéo, un outil permettant d'augmenter le trafic commercial.

La coordination de ces lots est assurée par un responsable de coordination des projets de SNCF Réseau.

6. LA DEMARCHE DE CONCERTATION PREALABLE

Afin de répondre à la demande croissante de déplacements en Île-de-France, d'améliorer la régularité des lignes et le confort des voyageurs, Île-de-France Mobilités a engagé une politique ambitieuse d'accélération du renouvellement et des rénovations des trains.

SNCF a pour ambition d'accompagner ce projet. La modernisation des installations de maintenance et de remisage actuelles pour accompagner l'arrivée de nouveaux matériels roulants fait partie de ces enjeux.

Dans la continuité d'un dialogue engagé depuis plusieurs années sur le territoire francilien, SNCF a saisi la Commission Nationale du Débat Public pour organiser une concertation préalable sur la modernisation du technicentre de Villeneuve Prairie.

Elle se déroulera du 18 avril au 6 juin 2019.

LE CADRE JURIDIQUE DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable, objet du présent dossier, est une procédure relevant du code de l'environnement (article L.121-8).

Elle est mise en place et organisée par SNCF qui a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 26 octobre 2018 au regard des caractéristiques techniques et du coût du projet :

- + il crée une **Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE)** sur le périmètre de SNCF Mobilités et Réseau, définie par le Code de l'Environnement (article L511-1) comme une installation pouvant présenter des risques ou provoquer des pollutions ou des nuisances, notamment pour la sécurité ou la santé des riverains, la préservation de l'environnement...
- + il est d'un **montant supérieur à 300 millions d'euros.**

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une Autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect de l'information et de la participation du public aux décisions ayant un impact significatif sur l'environnement. Elle a pour mission de décider des modalités d'information et de participation du public pour ce projet.

Le garant désigné par décision de la CNDP du 7 novembre 2018 est **M. Paul Carriot.**

LES ECHANGES PREALABLES AVEC LE TERRITOIRE

Un 1^{er} contact avec le garant de la concertation

Garant nommé par la CNDP, M. Paul Carriot a réalisé durant le mois de février 2019 des entretiens auprès des grands acteurs du territoire :

- + **acteurs institutionnels** : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) et Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre ;
- + **représentants de collectivités locales** : mairies de Choisy-le-Roi et de Villeneuve-Saint-Georges, Conseil départemental du Val de Marne ;
- + **représentants d'associations** : association Dérivation RD 138 et association « collectif Gondoles Seine ».

Ces échanges ont permis de faire émerger un besoin d'information sur les modalités d'échange avec le public et une inquiétude quant à l'impact du chantier sur la circulation le long de la RD 138, déjà très engorgée. Les personnes rencontrées ont également souligné leur volonté de construire avec SNCF une relation dans la durée avec des points de contact identifiés.

Une relation amorcée entre les maîtres d'ouvrage et les collectivités concernées

En lien direct avec le territoire pour l'ensemble de ses projets, SNCF a amorcé le dialogue avec les collectivités concernées par le projet Villeneuve Demain. Des réunions ont été organisées avec les villes de Choisy-le-Roi, Créteil, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ainsi qu'avec l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, le Départemental du Val-de-Marne et les services de l'État (DRIEA).

L'objet de ces rencontres préalables était de présenter le projet et de répondre, autant que le permet l'état d'avancement des études, aux questions et aux attentes des collectivités.

Le principal point d'attention identifié par les représentants des territoires porte sur la circulation routière liée au chantier durant la phase travaux. Afin d'y répondre, SNCF a étudié les alternatives possibles à la route (Cf. partie 6 de ce dossier).

Rencontre des représentants de :

- + Mairie de Choisy le Roi les 17/01/18 et 27/02/18 ;
- + Mairie de Créteil le 07/03/18 ;
- + Mairie de Valenton le 02/03/18 ;

- + Mairie de Villeneuve-Saint-Georges le 21/02/18 ;
- + Préfecture le 27/03/18 ;
- + EPT Grand-Orly Seine Bièvre le 27/04/18 ;
- + Département du Val de Marne le 12/06/18.

Une enquête téléphonique préalable auprès des riverains

Afin de préparer la concertation en cernant mieux les attentes des publics riverains du projet, une enquête téléphonique a été réalisée du 4 au 21 février 2019 auprès de 100 habitants du périmètre concerné par le projet.

Elle avait pour objectif de **recueillir leur perception du technicentre et du projet mais aussi leurs besoins en termes d'information et de concertation.**

Cette enquête révèle que 99% des riverains ne connaissent pas le projet et 75% ne connaissent pas le technicentre.

Il est aussi à noter que, parmi les 24% de répondants qui connaissent le technicentre, 20 participants sont en mesure de citer au moins une de ses fonctions (entretien, RER D, dépôt).

Parmi les sujets qu'ils souhaitent aborder dans le cadre de la concertation :

- + 24 des 100 participants évoquent l'impact possible sur la circulation en phase de travaux ;
- + 2 personnes évoquent le bruit ;
- + 1 personne évoque la zone de travaux.

Pour ce qui concerne les modalités d'information attendues :

- + 52 personnes souhaitent être informées par mail (l'adresse email a été collectée) ;
- + 25 personnes par voie postale ;
- + 5 personnes par de l'affichage ;
- + 3 personnes par un tract ou document.

37% des personnes interrogées ont indiqué souhaiter participer à la concertation.

En synthèse, le dispositif de concertation prévu devra permettre d'informer prioritairement les publics riverains du projet avec un accompagnement pédagogique pour la compréhension du rôle d'un technicentre et des objectifs du projet.

LES OBJECTIFS ET LES THEMES DE LA CONCERTATION PREALABLE

+ Informer sur le projet de technicentre : ses caractéristiques et ses objectifs

La concertation préalable a comme objectif premier de porter le projet à la connaissance du public. Le projet soumis à la concertation porte sur la modernisation du technicentre de Villeneuve (site de Prairie) pour répondre à la croissance du trafic ferroviaire en Île-de-France et au remplacement du matériel roulant sur les lignes D et R.

Cette démarche permet ainsi au public de disposer de tous les éléments nécessaires à son information sur les finalités du projet et de pouvoir ainsi formuler son avis sur ses différents aspects et les enjeux liés.

+ Echanger en particulier sur l'organisation de la phase chantier

La question du déroulement de la phase chantier fait partie de la concertation. Réalisé dans les emprises SNCF, le projet ne présente que peu de risques pour l'environnement faune et flore.

Au regard des premiers retours du territoire, les échanges seront notamment portés sur l'organisation de la période de travaux et la minimisation des impacts sur la vie des riverains, en particulier pour ce qui relève de l'approvisionnement du chantier.

Les données et les premiers résultats des études en cours ou déjà disponibles pourront être évoqués avec le public. Lors de la suite du projet, ces études seront complétées et précisées dans le cadre de l'autorisation environnementale qui donnera lieu à une enquête publique.

Ces analyses seront mises en perspective avec le trafic routier existant : ces éléments sont à fournir par une entité autre que SNCF.

SNCF sollicitera les participants à la concertation sur les moyens par lesquels ils souhaiteraient être informés pendant cette période de travaux.

+ Instaurer un dialogue continu avec le territoire

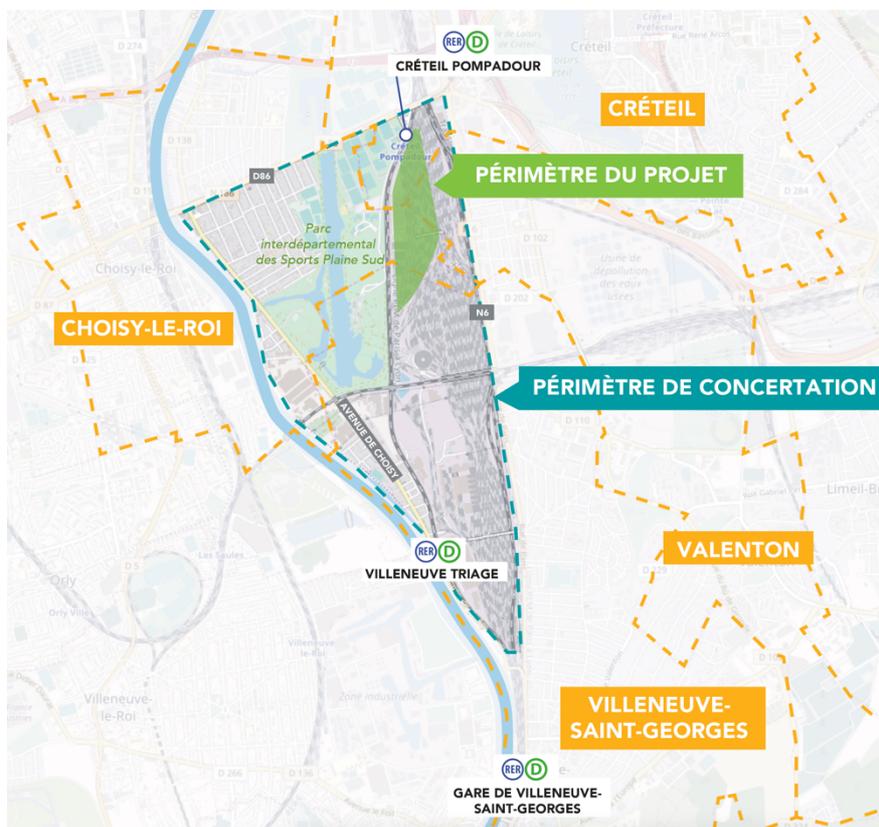
Cette démarche représente une opportunité pour faciliter le dialogue entre l'ensemble des acteurs locaux. SNCF souhaite faire de cette concertation préalable un levier d'approfondissement du dialogue avec les riverains et les parties prenantes (institutions, acteurs économiques, élus...).

LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION

La concertation est ouverte à tous. Le périmètre retenu pour l'annonce de concertation se concentre sur 4 communes du département du Val de Marne (94) : Choisy-le-Roi, Créteil, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges.

Les publics particulièrement concernés sont :

- + les voyageurs du RER D et de la ligne R Transilien, futurs utilisateurs des rames ;
- + les riverains du projet sur les 4 communes (habitants et leurs représentants, entreprises, commerces, équipements publics) ;
- + les agents SNCF travaillant sur le site et leur famille.



Périmètre de distribution du document d'information

LES SUITES DE LA CONCERTATION

Un mois après la clôture de la concertation, le garant remettra son bilan de la concertation à la CNDP qui le rendra public. Ce bilan rendra un avis objectif sur le déroulement de la concertation et sur les avis exprimés par le public. Le garant y formulera ses recommandations aux maîtres d'ouvrage, SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Sous deux mois, les maîtres d'ouvrage rendront une décision motivée concernant la poursuite du projet dans le cadre d'un document formulant les enseignements qu'ils retiennent de la concertation.

Des modalités d'information et d'échange avec le public seront proposées pour accompagner la suite de la réalisation du projet et, particulièrement, une enquête publique réalisée dans le cadre de **l'autorisation environnementale unique**.

Le projet du Grand Villeneuve sera soumis à autorisation environnementale puisqu'il s'inscrit dans des rubriques de la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement (1.2.1.0, 1.2.2.0, 2.1.5.0, 3.2.2.0 et 3.3.1.0) et d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) relevant du régime d'autorisation de la rubrique 2930-1.

A ce titre, SNCF réalisera une enquête publique conformément aux dispositions des articles L123-1 et suivants du code de l'environnement. **Après la concertation, l'enquête publique est la prochaine étape au cours de laquelle l'avis du public sera sollicité dans un cadre réglementaire.**

7. LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION PROPOSE

Une première information du territoire et des parties prenantes a eu lieu lors de la rencontre préalable des collectivités par SNCF qui a eu pour but de présenter le projet.

Une nouvelle phase débute désormais pour accompagner la concertation préalable, doter le public des informations essentielles à la compréhension du projet et porter à sa connaissance les modalités de participation qui lui sont proposées. Répondant aux enjeux du territoire, la concertation se donne les moyens de permettre à chacun de s'exprimer.

L'étude téléphonique menée du 4 au 21 février et comptabilisant 100 répondants montre que plus de 99% des riverains ne connaissent pas le projet, et 75% ne connaissent pas le technicentre.

Le dispositif d'information et de participation proposé s'attachera à remplir deux objectifs :

- + présenter le projet aux publics et aux acteurs concernés par la modernisation du technicentre SNCF de Villeneuve (site de Prairie) et recueillir leurs avis,
- + consulter les riverains sur le projet et plus particulièrement sur l'organisation de la période de travaux pour minimiser les nuisances pendant cette phase.

Ce dispositif a été approuvé par la Commission Nationale du Débat Public lors de sa séance du 6 mars 2019.

COMMENT S'EXPRIMER ?

Du 18 avril au 6 juin 2019, un dispositif de concertation, structuré de différents temps de rencontres et moments d'échanges, sera déployé. La diversité des modes de participation permettra aux différents publics concernés de participer.

L'ensemble des avis collectés durant la période de concertation seront pris en compte dans le cadre du bilan de la concertation émis par le garant.

Différents types de rencontres avec le public

+ Une réunion publique de lancement avec les riverains au format atelier

Ce format permettra d'informer les riverains du technicentre sur la démarche de concertation et de les consulter sur l'organisation de la période de travaux pour minimiser les nuisances. Elle sera organisée au début de la période de concertation. Sous forme de temps de travail privilégié, l'atelier a pour objectif de favoriser la réflexion collective et l'échange constructif.

+ Deux rencontres avec les voyageurs en gares de Villeneuve-Saint-Georges et de Créteil-Pompadour

Les équipes projet SNCF Mobilités et SNCF Réseau seront présentes en gares pour une session de rencontre en heures de pointe pour informer sur le projet et la démarche de concertation. Ces rencontres seront l'occasion de répondre aux questions des voyageurs sur le projet.

+ Deux journées Portes ouvertes organisées en milieu de concertation

Au cours de ces journées, des visites du site seront organisées pour les élus locaux ainsi que les familles des agents SNCF et des associations de riverains. Ces visites se feront sur inscription pour respecter les seuils de sécurité.

D'autres modalités de participation pour permettre à tous de participer

+ Un registre en mairie

Il est proposé aux maires des quatre communes du périmètre d'ouvrir un registre. Il accompagnera le dossier de concertation et les documents d'information. Le public pourra y déposer un avis.

+ Le dépôt d'avis sur la page consacrée au projet sur le site Transilien.com

Une page d'information consacrée au projet est créée sur le site Transilien.com, le public peut émettre un avis sur le projet en remplissant le formulaire disponible sur cette page.

www.transilien.com/fr/page-editoriale/villeneuve-demain

+ L'envoi d'un courriel à l'adresse contact du projet contact@villeneuve-demain-transilien.fr

Le public peut également contribuer en donnant son avis sur le projet et la concertation en adressant un courriel à l'équipe projet.

+ L'envoi d'un courriel ou d'un courrier postal au garant

Le public peut également contribuer en donnant son avis sur le déroulement de la concertation en adressant un courriel ou un courrier postal au garant de la concertation.

Adresse postale : Commission Nationale du Débat Public - A l'attention de M. Paul Carriot – 244, Boulevard Saint-Germain, 75007 Paris

Courriel : paul.carriot@garant-cndp.fr

+ Les fiches de participation lors des rencontres publiques

Mises à disposition lors des différentes rencontres (réunion de lancement, associations de riverains et rencontres voyageurs en gare), elles permettent au public de rédiger un avis sur papier.

COMMENT S'INFORMER ?

Quinze jours avant le lancement de la concertation, un dispositif d'information préalable sera déployé pour permettre à tous de prendre connaissance du projet et des moyens de participer.

+ L'affichage règlementaire

Contrôlé par huissier, cet affichage est mis en place 15 jours avant le lancement de la concertation sur le périmètre défini. Il détaille les modalités de participation.

+ La distribution du document d'information dans les boîtes aux lettres

Distribué sur le périmètre de la concertation (Cf. partie 2 de ce dossier), ce document de 6 pages présente le projet de manière pédagogique et illustrée. Il fournit les modalités de participation du public.

+ La mise à disposition du document d'information et l'affichage chez les relais locaux

L'affichage et la mise à disposition du document d'information sont réalisés chez les commerçants, au sein des équipements locaux (notamment les gares, au niveau de la passerelle) et sur les panneaux municipaux du périmètre du projet.

+ La mise à disposition du dossier de concertation

Proposé aux 4 mairies du périmètre du projet, il sera accompagné du registre de participation.

+ Une page projet sur le site Transilien.com

Accessible depuis l'URL directe : transilien.com/fr/page-editoriale/villeneuve-demain. Elle propose une présentation du projet et des modalités de participation.

L'information sera relayée sur les réseaux sociaux du RER D et de la ligne R Transilien (blogs et fils twitter).

+ La mise en place de panneaux d'exposition

Localisés selon la demande formulée par les communes, les panneaux d'exposition présentent le projet et la démarche de concertation.

+ Le relais d'information par les collectivités

Les maîtres d'ouvrage mettront à disposition des collectivités les informations nécessaires pour annoncer la concertation.

+ Un communiqué de presse d'annonce de la concertation sera adressé à la presse locale.

+ Un e-mailing d'annonce aux riverains dont les adresses mail ont été collectées lors de l'enquête téléphonique.

8. CONCLUSION

Conçue pour contribuer à améliorer les conditions de transport des 3 millions de voyageurs franciliens, la modernisation du technicentre de Villeneuve est un enjeu de taille pour le développement de la Région Ile-de-France.

Elle est également un enjeu majeur pour SNCF pour optimiser le fonctionnement opérationnel de la maintenance et du nettoyage des matériels roulants sur un même site.

Plus largement, l'enjeu de ce projet en matière de développement durable tient à la modernisation d'un site existant, limitant ainsi l'utilisation de nouvelles emprises.

Dans le cadre de cette concertation et pour la suite des études, SNCF s'engage à informer et dialoguer avec le territoire pour concevoir et réaliser un projet qui s'intègre au mieux dans son environnement tout en répondant à l'ambition de rendre les transports du quotidien plus fiables.

GLOSSAIRE

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

Depuis le 1er mars 2017, les différentes procédures et les décisions environnementales requises pour les installations classées pour la protection de l'environnement et les installations, ouvrages, travaux et activités soumises à autorisation sont fusionnées au sein d'une unique autorisation environnementale. Depuis cette date, la phase d'enquête publique est intégrée à cette démarche d'autorisation environnementale unique. **Le projet Villeneuve Demain sera soumis à autorisation environnementale** puisqu'il s'inscrit dans des rubriques de la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'environnement (1.2.1.0, 1.2.2.0, 2.1.5.0, 3.2.2.0 et 3.3.1.0) et une ICPE relevant du régime d'autorisation de la rubrique 2930-1. **A ce titre, SNCF réalisera une enquête publique conformément aux dispositions des articles L123-1 et suivants du code de l'environnement.**

CONCERTATION PREALABLE

Dans le cas où la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut recommander au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet d'organiser une concertation selon les modalités qu'elle propose. Le maître d'ouvrage définit, en fonction des recommandations de la CNDP, l'objet, les modalités d'organisation et le calendrier de la concertation. Il en informe la commission. La CNDP peut nommer, à la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable, un garant de la concertation chargé de veiller à son bon déroulement. À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage en transmet le compte rendu à la CNDP. Les dépenses relatives à l'organisation matérielle d'une concertation recommandée sont à la charge du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet. **Sur le projet Villeneuve Demain, elle a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public mais plutôt une concertation préalable dont elle décidera des modalités et elle a désigné le garant de son bon déroulement. (Décision du 7 novembre 2018)**

COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (CNDP)

Autorité administrative indépendante dont la mission est d'informer et de faire participer les citoyens sur des plans, projets ou programmes d'intérêt national et/ou ayant un impact significatif sur l'environnement. **Sur le projet Villeneuve Demain, elle a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public mais plutôt une concertation préalable dont elle décidera des modalités et elle a désigné le garant de son bon déroulement. (Décision du 7 novembre 2018)**

DIAGNOSTIC ECOLOGIQUE FAUNE / FLORE

L'objectif du diagnostic faune-flore est de définir le potentiel écologique du site en établissant un inventaire des espèces. Celui-ci est établi sur la base de l'analyse de la bibliographie existante, complétée par des inventaires de terrain réalisés par des écologues. **Sur le projet Villeneuve Demain, un diagnostic est en cours depuis février 2018. A ce jour, aucune espèce d'intérêt n'a été identifiée sur le site.**

ENQUETE PUBLIQUE

Engagée par le Préfet, conduite par un commissaire-enquêteur désigné par le président du Tribunal administratif et organisée dans la (ou les) mairie(s) concernée(s) par le projet, l'enquête publique est ainsi une procédure ouverte à tous et sans aucune restriction qui permet au public d'être informé et d'exprimer ses appréciations, suggestions et contre-propositions sur un registre d'enquête, préalablement à des opérations d'aménagement ou des opérations de planification urbaine. A l'issue de la procédure d'enquête publique, le commissaire-enquêteur rédige un rapport d'enquête, formule un avis favorable ou défavorable et le transmet au Préfet. Si l'avis est favorable, le Préfet délivre la déclaration d'utilité publique du projet. **Sur le projet Villeneuve Demain, il s'agit de la prochaine étape au cours de laquelle l'avis du public sera sollicité, après l'étape de concertation.**

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale est un processus visant à intégrer l'environnement dans l'élaboration d'un projet, ou d'un document de planification, et ce dès les phases amont de réflexions. Elle sert à éclairer à la fois le porteur de projet et l'administration sur les suites à donner au projet au regard des enjeux environnementaux et ceux relatifs à la santé humaine du territoire concerné, ainsi qu'à informer et garantir la participation du public. Elle doit rendre compte des effets potentiels ou avérés sur l'environnement du projet, du plan ou du programme et permet d'analyser et de justifier les choix retenus au regard des enjeux identifiés sur le territoire concerné. **Le projet Villeneuve Demain sera soumis à une évaluation environnementale dans le cadre des phases d'études à venir.**

GARANT

D'une manière générale, un garant est une personne (ou un groupe de personnes) chargée(s) d'assurer la sincérité et le bon déroulement d'une concertation. Extérieure aux parties prenantes, elle a pour vocation de créer un climat de confiance entre elles afin de faciliter le déroulement du processus de concertation. **Pour la concertation sur le projet Villeneuve Demain, Paul Carriot est le garant désigné par décision de la CNDP du 7 novembre 2018.**

MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage est une personne physique ou morale, privée ou publique pour le compte de laquelle un ouvrage est réalisé. Elle en est le commanditaire principal et en supporte le coût financier, avec des partenaires éventuels. **Dans le cadre du projet Villeneuve Demain, deux maîtres d'ouvrages interviennent : SNCF Mobilités pour les installations de maintenance et SNCF Réseau pour les accès ferroviaires au technicentre.**

TECHNICENTRE

Le technicentre est un centre de maintenance des rames SNCF. **Sur le technicentre de Villeneuve est réalisé la maintenance de l'ensemble du matériel roulant (sauf TGV) pour l'Île-de-France (RER D et Transilien R), le Centre Val de Loire et la Bourgogne-Franche-Comté.**
