RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR

LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU PORTANT SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DU TECHNICENTRE DE VILLENEUVE SUR LES COMMUNES DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES, CRETEIL, VALENTON ET CHOISY-LE-ROI, PORTEE PAR LA SNCF VOYAGEURS.ET SNCF RESEAU

Enquête publique du lundi 10 janvier au mardi 08 février 2022 inclus

PARTIE N°1

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Partie N°2

AVIS ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Partie N°3

PIECES JOINTES

Le Commissaire Enquêteur
Alain CHARLIAC
24 mars 2022

TABLE DES MATIERES

Partie N°1 1
RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR 1
Partie N°1 7
RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR 7
1.- ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE 9
1.1.- Objet de l'enquête 9
1.2.- Objet du dossier d'autorisation environnementale 11
1.3.- Nature et caractéristiques du projet 11
1.4.- Les risques d'inondation 17
1.4.1.- Analyse qualitative des incidences hydrauliques du projet 17
1.4.2.- Incidences du projet sur les écoulements de la seine 18
1.5.- Cadre juridique 20
1.5.1.- Justification du classement du projet vis-à-vis de la réglementation ICPE. 21
1.5.2.- Justification du classement du projet au titre de la loi sur l'eau 23
1.6.- Les Maitres d'Ouvrage 24
1.7.- les partenaires du projet 25
1.8.- Evaluation socio-économique 25
1.9.- Désignation du commissaire enquêteur. 27
1.10.- Modalité de l'enquête 27
1.11.- COMPOSITION DU DOSSIER MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC 29
1.11.1.- Les pièces administratives courantes : 29
1.11.2.- - Constitution du dossier d'autorisation : 29
2.- Déroulement de l'enquête 31
2.1.- Publicité de l'enquête 31
2.1.1.- Les affichages légaux 31
2.1.2.- Les parutions dans les journaux 31
2.1.3.- Les autres moyens de publicité 32
2.2.- Documents mis à la disposition du public 33
2.3.- Examen de la procédure 33
2.4.- Concertation préalable 34
2.4.1.- Concertation de 2019 34
2.4.2.- Suivi de la concertation de 2019 à 2021 35
2.5.- Communication avec l'autorité organisatrice de l'enquête 36
2.6.- Rencontre et visite du site avec le Maitre d'Ouvrage. 36
2.7.- Réunion publique 37

2.8.-Organisation pratique de l'enquëte 37
2.6.1.- Déroulement des permanences 38
2.6.2.- Bilan global des permanences 38
2.7.- Entretiens avec les maires des communes concernées par l'enquête. 38
2.7.1.- Entretien avec le maire de Villeneuve Saint Georges 38
2.7.2.- Entretien avec le maire de Choisy le Roi 39
2.7.3.- Entretien avec le maire de Créteil 40
2.7.4.- Entretien avec le Maire de Valenton 40
2.8.- Récupération des registres et autres documents 40
2.8.1.- Les registres papier 40
2.8.2.- Le registre électronique 40
2.8.3.- L'adresse courriel dédiée à l'enquête 41
2.8.4.- Courriers envoyés par voie postale au siège de l'enquête 41
2.9.- Procès-verbal de synthèse 41
2.10.- Mémoire en réponse 42
3.- ANALYSE DES AVIS sur le PROJET SOUMIS A L'ENQUÊTE. 43
3.1 – Analyse du dossier 43
3.2.- SYNTHESE DES Avis des Personnes Publiques et de l'Etat 43
3.2.1 – L'avis de l'Autorité environnementale (Ae). 43
3.2.2.- Avis de la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP) 44
3.2.3.- Avis de la Direction des services de l'environnement et de l'assainissement (DSEA), . 46
3.2.4.- Avis du Grand Orly Seine Bièvre – EPT 12 (GOSB) 47
3.2.5.- Avis du Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP) 48
3.2.6.- Avis de HAROPA – Port de Paris 48
3.2.7.- Avis de l'Office Français de la Biodiversité (OFB). 49
3.2.8.- Avis de l'UD 94 50
3.2.9.- Contribution de l'UD 75 – 50
3.3.- Questions du Commissaire enquêteur 51
4.- Analyse des observations recueilliEs 57
4.1.- Observations reçues sur le registre dématérialisé. 57
Contribution de Philippe Gaudin, Maire de Villeneuve-Saint-Georges, à l'enquête publique portant sur la modernisation du technicentre de Villeneuve prairie 73
4.2.- Observations reçues sur les registre Papier. 77
4.2.1.- Registre déposé en mairie de Villeneuve-Saint-Georges 77
4.2.2.- Registre déposé en mairie de Choisy-le-Roi 77
4.2.3.- Registre déposé en mairie de Valenton 86
4.2.4.- Registre déposé en mairie de Créteil 86

4.2.5.- Registre déposé en Préfecture du Val de Marne 86
4.3.- Délibération du conseil municipal de Choisy le Roi en date du 02 février 2022 (*Piece Jointe N°8*)..... 86
LE CONSEIL, ... 87
ParTie N°2 91
AVIS ET CONCLUSIONS DU C.E. sur l'IPCE 91
1 – RAPPEL DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER 93
1.1 –OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE 93
1.2. – PLANNING PREVISIONNEL DES TRAVAUX. 94
1.3 – CONCERTATION PREALABLE. 95
1.4 – CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE. 96
1.5 – AVIS SUR LE DOSSIER ET SES COMPOSANTS 96
1.5.1 – LE DOSSIER 96
1.5.2 – L'ETUDE D'IMPACT 97
1.5.3 – EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE 98
2. – AVIS et conclusion du C.E. sur l'ICPE 99
3. – AVIS et conclusion du C.E. sur la loi sur l'eau 102
Partie N°3 107
PIECES JOINTES 107

Liste des pièces jointes

Pièce jointe N° 1 - Informations complémentaires faites auprès du public

Pièce jointe N° 2 - Procès-verbal de synthèse

Pièce jointe N° 3 - Mémoire en réponse

Pièce jointe N°4 - Devis de la société CEREMA

Pièce jointe N°5 – Contribution du syndicat des cheminots

Pièce jointe N°6 – Contribution de M. LEPRETRE – Président de l'EPT - GOSB

Pièce jointe N°7 – Contribution de la Ville de Villeneuve Saint Georges

Pièce jointe N°8 – Délibération de la Ville de Choisy le Roi

Pièce jointe N°9 – Décision du Maire de Villeneuve Saint Georges reçue après enquête.

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR

LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU PORTANT SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DU TECHNICENTRE DE VILLENEUVE SUR LES COMMUNES DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES, CRETEIL, VALENTON ET CHOISY-LE-ROI, PORTEE PAR LA SNCF VOYAGEURS.ET SNCF RESEAU

Enquête publique du lundi 10 janvier au mardi 08 février 2022 inclus

PARTIE N°1

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

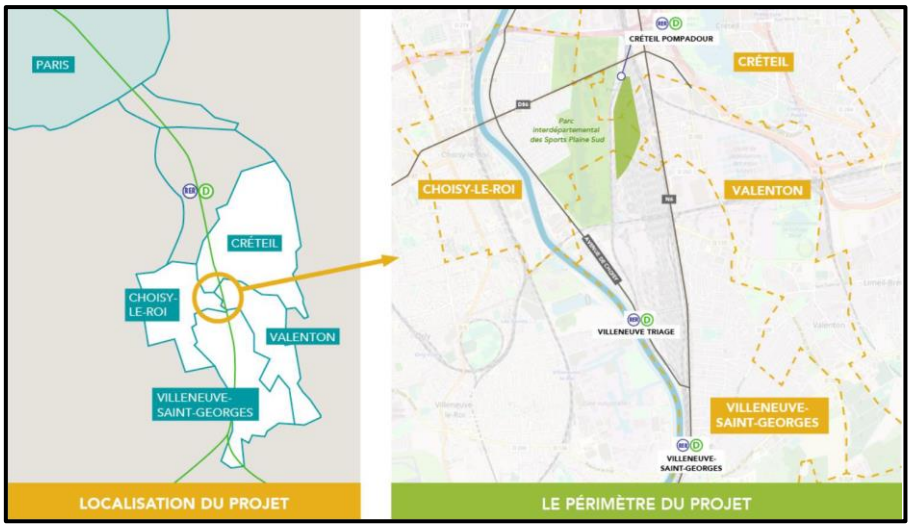
1.- ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1.1.- OBJET DE L'ENQUETE

Le Technicentre de Maintenance de Villeneuve-Saint-Georges (TMV), installé dans le secteur dit « Villeneuve-Prairie », dans le département du Val-de-Marne (94), est actuellement le centre de maintenance SNCF du matériel roulant de la ligne R et d'une partie de celui de la ligne D du réseau ferré francilien ainsi que celui de wagons des trains « Intercités » et des trains « événementiels ». Y travaillent aujourd'hui environ 800 personnes.

L'arrivée d'un nouveau matériel roulant (Regio 2N et RER NG) sur ces lignes, en lien avec la volonté affichée d'améliorer leurs performances et l'augmentation de leur trafic, nécessite la construction ou l'adaptation du site actuel.

Le projet d'évolution de Villeneuve Prairie, baptisé « Villeneuve-Demain », se situe sur les quatre communes de Choisy-le-Roi, Créteil, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, au sein des emprises ferroviaires existantes exploitées par SNCF. Il occupe une superficie de 29hectares 35.



Le site dispose :

- d'un accès principal, via la route du Chenal Musey accessible depuis l'avenue de Choisy (RD138) (sur territoire Villeneuve Saint Georges),
- d'un accès secondaire, via le Pont Wilson l'avenue de Choisy donnant sur la rue de Paris. Les piétons arrivent quant à eux sur le site du TMV par deux biais :
- Par la gare Pompadour, en longeant les voies par le chemin des Boeufs, puis rentrant sur le site via le passage souterrain situé sur l'emplacement de l'ancienne gare Villeneuve Prairie, empruntent le chemin des Vaches.
- Par la gare de Villeneuve Triage, une navette permettant de rejoindre le site de Prairie.

L'ensemble des travaux sera réalisé au sein des emprises ferroviaires déjà existantes et exploitées par SNCF (en dehors de la zone de déchargement fluviale temporairement utilisée dans le cadre de la phase travaux pour l'évacuation de matériaux) qui sont remises en dotation par l'Etat par la Loi de 1982 à SNCF, maitre d'ouvrage des travaux de modernisation du TMV.

Le projet Villeneuve-Demain est porté par les deux maîtrises d'ouvrage SNCF Voyageurs et SNCF Réseau :

SNCF Voyageurs réalisera les installations de maintenance et sera désigné exploitant de ces installations ;

SNCF Réseau réalisera les accès ferroviaires aux installations de maintenance.

Périmètre du projet source dossier,

1.2.- OBJET DU DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Le présent dossier est réalisé dans le cadre du projet modernisation du Technicentre de Maintenance de Villeneuve Prairie (TMV) en application de l'article L181-1 du code de l'environnement qui précise :

➢ *L'autorisation environnementale, dont le régime est organisé par les dispositions du présent livre ainsi que par les autres dispositions législatives dans les conditions fixées par le présent titre, est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire :*

- *Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3, y compris les prélèvements d'eau pour l'irrigation en faveur d'un organisme unique en application du 6° du II de l'article L. 211-3 ;*
- *Installations classées pour la protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 512-1.*

➢ *Elle est également applicable aux projets mentionnés au deuxième alinéa du II de l'article L. 122-1-1 lorsque l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation est le préfet, ainsi qu'aux projets mentionnés au troisième alinéa de ce II.*

➢ *L'autorisation environnementale inclut les équipements, installations et activités figurant dans le projet du pétitionnaire que leur connexité rend nécessaires à ces activités, installations, ouvrages et travaux ou dont la proximité est de nature à en modifier notablement les dangers ou inconvénients.*

Dans le cas présent et comme il le sera justifié dans le présent volet, le projet de modernisation du Technicentre de Maintenance de Villeneuve Prairie (TMV) est soumis à autorisation environnementale au titre :*des Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3, y compris les prélèvements d'eau pour l'irrigation en faveur d'un organisme unique en application du 6° du II de l'article L. 211-3 (rubrique IOTA 2150 – rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles et rubrique IOTA 3220 - Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau. La surface soustraite est supérieure ou égale à 10 000m²)*

1.3.- NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

Selon le dossier, le projet permettra de répondre aux attentes des Franciliens en matière de confort, de fiabilisation et sécurisation du trafic ferroviaire des lignes D et R et en vue notamment du déroulement des Jeux Olympiques Paris 2024, Île-de-France Mobilités a lancé en 2016 le plus important programme de modernisation d'un parc de trains jamais réalisé sur une période aussi courte en Europe. Ce programme engage plus de 10 milliards d'euros afin de rénover ou changer plus de 700 trains circulant au quotidien sur toutes les lignes de la région.

Le projet de modernisation du Technicentre de Maintenance de Villeneuve Prairie (TMV) rentre dans le cadre de ce programme et permettra, à capacité constante, d'accueillir et d'assurer la maintenance des nouveaux trains du RER D et de la ligne R du Transilien, progressivement déployés pour améliorer les conditions de transport des 700 000 voyageurs quotidiens. Ce projet permettra en particulier :

- d'entretenir les nouvelles rames qui nécessitent une modification des installations pour accéder aux équipements désormais installés en partie haute ;
- d'adapter la capacité d'accueil pour l'entretien, la maintenance et le nettoyage des rames ;
- de limiter le temps d'immobilisation des rames grâce à une organisation modernisée et digitalisée ;
- de pérenniser les activités existant sur le site.

Plusieurs installations de maintenance seront construites ou adaptées sur le site :

Equipements 1 et 2 à construire concernés par la présente demande d'enregistrement au titre des ICPE :

- 1 - Atelier 7 voies (A7V) de 12 660 m² (les surfaces des bâtiments et activités adjacents ne sont pas ajoutés car ils sont isolés de l'atelier par des murs CF 2h)
- 2 - Atelier 2 Voies fosses passerelles (2VFP) sur près de 3740 m² ;

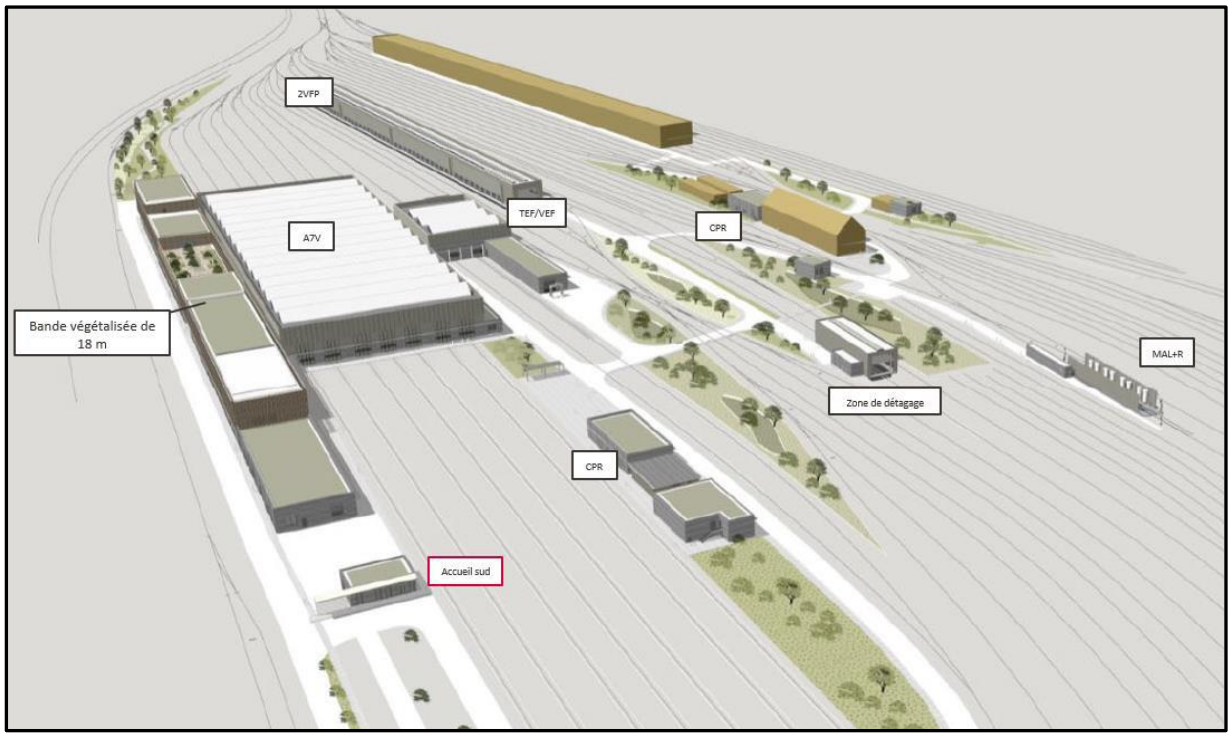
Equipements standards :

- Une zone de détagage sur près de 361 m² ;
- Un Tour en fosse (TEF) sur près de 615 m² ;
- Un Vérin en fosse (VEF) sur près de 1234 m² ;
- Deux Chantier Préparation Rame (CPR) sur respectivement 418 et 320 m².
- En intégrant les structures annexes (vestiaires, bureaux…), les structures bâties du projet s'étendront sur près de 29 260 m².

Equipement existant :

- Un atelier 3 Voies fosses passerelles (3VFP) sur près de 8 140 m² (370 m de longueur sur 22m de largeur selon PC accordé le 19 octobre 2017

Le croquis ci-dessous permet de visualiser le futur site dans sa globalité



La zone de détagage et les deux Machines à Laver (MaL) constituent quant à elles des constructions de plus petite échelle. L'ensemble de ces édifices ainsi que les zones extérieures (comme les voies de remisage ou les voies de nettoyage mécanisé) participent au bon fonctionnement global du Technicentre en répondant aux exigences de maintenance attendues. Tous ces éléments, zones construites et zone de maintenance extérieure, doivent être interconnectés via des liaisons que l'on repère sur le plan masse ci-dessous.

La position des volumes des bâtiments techniques est pensée afin de permettre une desserte aisée et rationalisée et de respecter l'ensemble des contraintes liées à la circulation et au stationnement de trains (passage de voies, heurtoir…).

Le plan masse prévu à ce jour maximise les espaces verts en positionnant des îlots de verdure dans les zones interstitielles. Ces zones vertes permettent la mise en œuvre de bassins de rétention.

Une bande de 18m a ainsi été dégagée et se caractérise par l'espace libre entre le volume de l'Atelier 7V, et les futures voies ferroviaires construites dans le cadre de l'adjonction d'un quai supplémentaire sur le site de la Gare de Pompadour.

Dans cette bande prend place, contre l'Atelier, un bâtiment de services abritant :

- Au RDC, divers ateliers ainsi que le magasin et des fonctions rattachées.
- Aux étages : les bureaux, salles de réunions, vestiaire et réfectoire. Cet emplacement permet d'avoir une forte proximité entre les activités de l'atelier et les zones de vie,

d'optimiser des réseaux logistiques et techniques, et de profiter de vues vers l'espace vert du Parc Interdépartemental des Sports Paris Val-de-Marne.

C'est dans la continuité de cette bande que se trouvent le parking, le parc à vélos et les deux accès principaux au site.

Organisation pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux

Plusieurs scénarios ont été étudiés pour limiter le trafic routier sur la RD 138 :

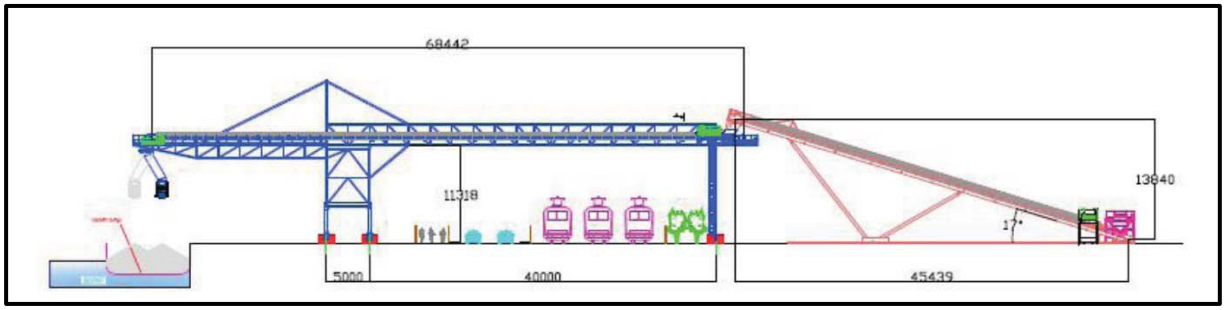
Par voie fluviale

La proximité de la Seine et de la Marne ainsi que du port HAROPA permet d'évacuer une partie des déblais par ce mode.

L'ensemble des travaux sera réalisé au sein des emprises ferroviaires déjà existantes et exploitées par SNCF, en dehors de la zone de déchargement fluviale temporairement utilisée dans le cadre de la phase travaux pour l'évacuation de matériaux.
La zone de stockage EUROFOOD (4000 m²) est située dans les emprises du Technicentre de Villeneuve, à l'extrémité sud-est du site. Elle est accessible par la route du Chenal Muzet, unique entrée routière du Technicentre. Les gabarits sont limités à 4,20 m de hauteur par la présence d'un ouvrage d'art.

A noter que lors de la phase travaux, et de façon temporaire, une parcelle de 1636m² sera louée par SNCF à HAROPA, sur la plateforme portuaire de Villeneuve-Saint-Georges-Bergeron. A proximité de cette parcelle, une zone de stockage des déblais sera aménagée dans les emprises du Technicentre, soit au droit du domaine ferroviaire de SNCF.

La mise en place du convoyeur en surplomb des voies ferrées a été réalisée entre le 11 et le 13 juillet 2020, à la faveur d'une interruption du trafic ferroviaire durant ces trois jours. Les circulations routières ont également été arrêtées à cette période durant une dizaine d'heures. La plateforme portuaire HAROPA est accessible par l'avenue de Choisy (RD138) en prenant la direction de Montgeron. Son accès n'est pas soumis à l'interdiction des véhicules supérieurs à 3,5 tonnes



L'apport du flux de barge en phase travaux sur la Seine est donc mineur en comparaison à celui actuellement constaté. L'impact des travaux sur la circulation fluviale est donc négligeable.

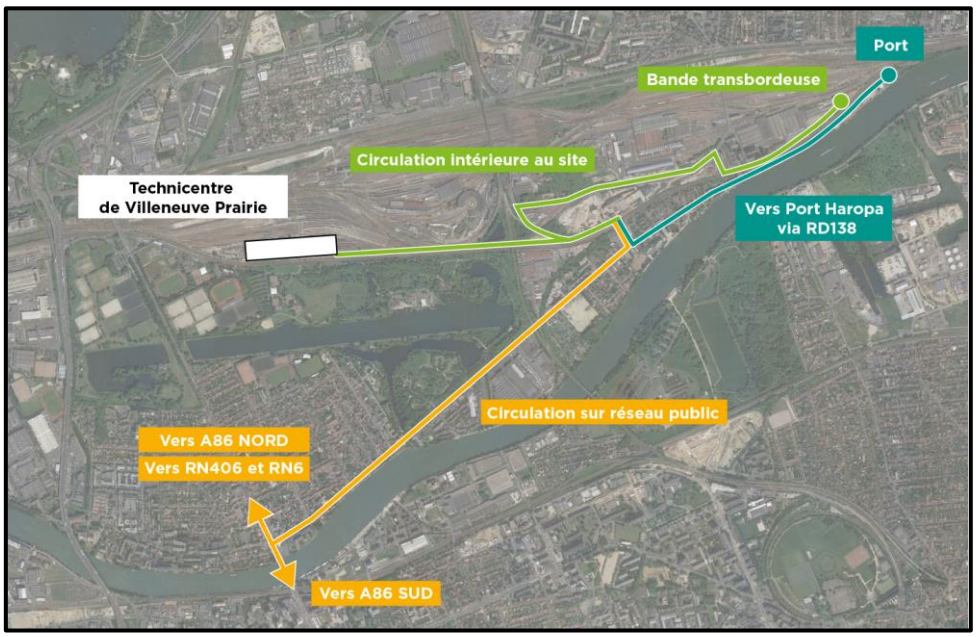
Par voie ferroviaire

L'espace limité sur le site qui sera maintenu en activité lors des travaux, et le fait que ce mode d'évacuation ne soit pas compatible avec certains matériaux comme le ciment, rend le mode ferroviaire adapté uniquement pour les matériaux de grande longueur tels que les rails.

Par voie routière

Neuf voies routières majeures sont identifiées sur l'aire d'étude :

- Les routes départementales **D102** et **D110** sont identifiées au centre-Est de l'aire d'étude, entre 10 000 à 20 000 véhicules par jour circulent sur cette voie. Le trafic est en augmentation par rapport au comptage précédent sur la D110 tandis qu'il est stable sur la D102.
- La **D228**, au Nord, compte un trafic inférieur à 5 000 véhicules par jour, le trafic est en augmentation.
- La **D229** à l'Est compte 5 000 à 10 000 véhicules par jour. Le trafic y est stable.
- La **D86** (portion 071) au Nord-Est de l'aire d'étude compte 20 000 à 50 000 véhicules par jour. Le trafic y est stable. La portion 072 de la D86, également au Nord, compte 10 000 à 20 000 véhicules par jour. Le trafic y est stable.
- La nationale **N406** au Nord-Est de l'aire d'étude compte 50 000 à 100 000 véhicules par jour.
- La route nationale **N6** longe l'aire d'étude du Nord au Sud. Elle compte 50 000 à 100 000 véhicules par jour. Le trafic y est stable.
- L'Autoroute **A86** passe au Nord de l'aire d'étude. Le trafic est supérieur à 100 000 véhicules par jour. Ce trafic est en augmentation par rapport au comptage précédent.
- La route départementale **D138** (ou avenue de Choisy) passe à l'Ouest de l'aire d'étude, dans la moitié Sud. De 5 000 à 10 000 véhicules par jour y circulent. Le trafic y est stable par rapport au comptage précédent. La circulation sur cette voie en phases critiques du chantier de génie-civil des principales constructions, des PL attendu est de 32 PL/jour soit 64 passages maximum/jour. Ces 32 allers-retours correspondent à un pic ponctuel sur quelques semaines. A ce jour ce sont près de 360 camions environ, soit 720 passages/ jour et 7.865 passages de véhicules légers/jour qui sont constatés sur la RD138.



L'apport du flux de PL en phase travaux (32 AR/PL/j max. au plus fort du chantier) est donc mineur en comparaison à celui actuellement constaté. L'impact des travaux sur la circulation au sein de la RD138 est donc faible.

1.4.- LES RISQUES D'INONDATION

Le Technicentre est situé sur 4 communes du département du Val-de-Marne (94) : Créteil, Choisy-le-Roi, Valenton et Villeneuve Saint-Georges et est soumis au PPRI de la Marne et de la Seine dans le département du Val-de-Marne. Un premier PPRi de la Marne et de la Seine dans le département du Val-de-Marne avait été approuvé le 28 juillet 2000. Lors de l'élaboration de ce PPRi, la détermination des aléas portait principalement sur les hauteurs de submersion en cas de crue de la Marne et de la Seine.

Le nouveau PPRi a été approuvé en date du 12 novembre 2007.

D'après la carte des aléas du PPRi de 2007, le site du projet de TMV est caractérisé par des hauteurs de submersion comprises entre 1 et 2 m de hauteur.

Le Code de l'Environnement vise à préserver et protéger les milieux aquatiques dans l'ensemble de leurs composantes, d'un point de vue quantitatif et qualitatif. Il prévoit notamment la conservation du libre écoulement des eaux et la préservation des zones d'expansion des crues en s'appuyant en premier lieu sur la notion de surface soustraite aux crues.

Pour le présent projet, au regard de la rubrique 3.2.2.0 de la nomenclature des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités ("IOTA" ; article R214-1 du Code de l'Environnement), des mesures compensatoires sont à prévoir et à intégrer au projet si la surface soustraite à la crue est supérieure à 400 m2 .Au sens de cette rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur.

1.4.1.- Analyse qualitative des incidences hydrauliques du projet

De manière générale, les incidences hydrauliques susceptibles d'être produites par un projet situé en zone inondable résultent de la confrontation des conditions d'écoulement dans la zone du projet avec les caractéristiques propres du projet, notamment ses caractéristiques géométriques.

Le projet de TMV se situe dans une zone de stockage de crue, correspondant à des vitesses d'écoulement très faibles, voire nulles.

Le projet prévoit la construction de nouvelles installations et une réorganisation en profondeur du site qui pourraient contribuer à réduire la capacité de stockage du lit majeur de la Seine. En revanche, le projet prévoit également la démolition des bâtiments existants du site qui contribueront à l'accroissement de la capacité de stockage.

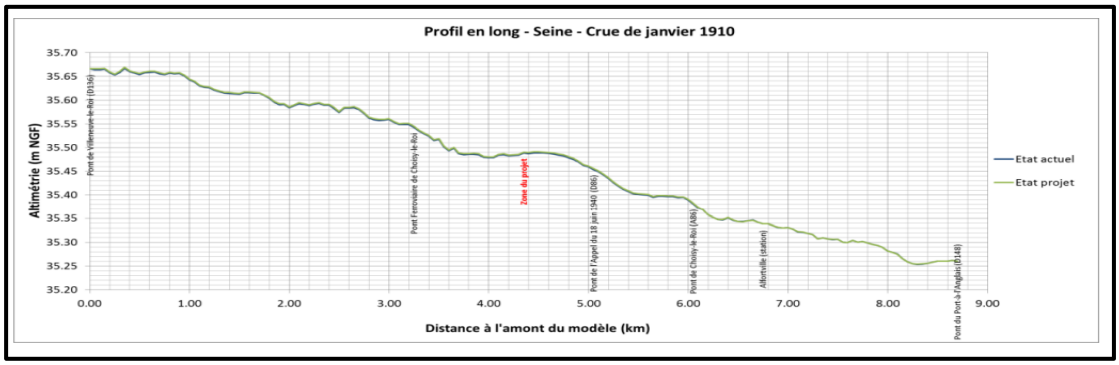
1.4.2.- Incidences du projet sur les écoulements de la seine

Il est rappelé que les cartographies des hauteurs d'eau et des vitesses d'écoulement issues des résultats du modèle en état actuel démontrent la cohérence avec celles produites dans le cadre du PPRi, ce qui confirme la validité du modèle réalisé.

Les incidences sur les niveaux d'eau et les vitesses d'écoulement des aménagements proposés pour la crue centennale sont présentées sous la forme suivante :

- Ligne d'eau de l'état actuel et de l'état projet ;
- Tableau de valeurs avec comparaison des valeurs de vitesses et de niveaux d'eau avant et après aménagement.

Il est noté que le projet de Villeneuve Demain est situé à 4.35 km de l'amont du modèle (ligne indiquée en rouge dans la figure et le tableau ci-dessous).



Compte tenu des très faibles écarts calculés, les niveaux sont donnés en mm et les vitesses d'écoulement en mm/s dans les tableaux ci-dessous :

Distance de l'amont vers l'aval du modèle (km)	Niveau d'eau			Vitesse d'écoulement		
	Etat actuel (m NGF)	Etat projet (m NGF)	Ecart (mm)	Etat actuel (m/s)	Etat projet (m/s)	Ecart (mm/s)
0,00	35,666	35,666	0,1	1,733	1,729	-3,8
0,50	35,654	35,656	2,1	1,607	1,606	-0,7
1,00	35,642	35,644	1,7	1,527	1,528	0,8
1,50	35,612	35,614	1,9	1,570	1,571	1,0
2,00	35,584	35,585	1,7	1,616	1,616	-0,8
2,50	35,574	35,576	1,6	1,450	1,449	-0,5
3,00	35,559	35,561	1,8	1,431	1,431	0,3
3,50	35,517	35,519	1,7	1,668	1,666	-1,9
4,00	35,479	35,480	1,5	1,709	1,709	0,6
4,35	**35,489**	**35,490**	**1,7**	**1,400**	**1,401**	**0,3**
5,00	35,459	35,461	1,7	1,580	1,580	0,0
5,50	35,401	35,402	1,4	1,804	1,803	-0,7
6,00	35,389	35,391	1,3	1,494	1,494	-0,2
6,50	35,343	35,343	0,0	1,693	1,693	-0,4
7,00	35,331	35,331	0,2	1,586	1,585	-0,8
7,50	35,306	35,306	0,2	1,555	1,555	-0,3
8,00	35,282	35,282	0,0	1,504	1,504	0,7
8,50	35,260	35,260	0,0	1,402	1,403	0,9
8,70	35,260	35,260	0,0	1,300	1,299	-0,4

Les résultats du modèle montrent que l'écart du niveau d'eau maximal engendré par le projet sur l'écoulement de crue est d'environ +2 mm pour la crue centennale. Cette valeur d'écart maximum est localisée à la limite amont du modèle et traduit le rehaussement de la ligne d'eau provoqué par le projet. Cette valeur d'écart est extrêmement faible, inférieure à la représentativité du modèle et en tout cas, nettement inférieure à la valeur de +1 cm qui correspond au remous maximum admissible pour les projets en région Île de-France.

En conclusion, les calculs hydrauliques qui ont été réalisés permettent de démontrer que les niveaux d'eau ainsi que les vitesses d'écoulement ne seront pas sensiblement modifiés dans la situation projet par rapport à la situation actuelle. Ces résultats démontrent que les incidences hydrauliques du projet sur les écoulements de la Seine en période de crue seront nulles. (*§ 9.2 de l'étude hydraulique*)

De plus, les surfaces soustraites à prendre en compte pour l'application de la rubrique 3.2.2.0 comprend :

- Les surfaces remblayées ou nouvellement (re)construites au-dessus du terrain initial,
- Les surfaces soustraites à l'expansion des crues du fait des modifications de topographie (déplacements de terre, remblais),

- Et les surfaces soustraites à l'expansion des crues du fait d'un remblai ou d'une construction ayant un effet digue ou barrage.

➢ La surface prise à l'expansion des crues due aux nouvelles constructions est de 21 783 m².

➢ En revanche, la démolition des bâtiments existants permet de rendre une surface à la crue de 27 349 m² - (*§ 9.3 de l'étude hydraulique*).

Pour assurer la transparence hydraulique des aménagements et la préservation des champs d'expansion des crues, le PPRi de la Marne et de la Seine dans le département du Val-de-Marne impose que "*tout remblaiement ou réduction de la capacité de stockage des eaux de la crue de référence devra être compensé par un volume égal de déblais pris sur la zone d'aménagement*". Par ailleurs, "*les ouvrages sans volume" (murs anti-bruit, panneaux de signalisation) ne donnent pas lieu à compensation*".

➢ Volume pris à la crue par la construction des bâtiments. Comme décrit dans § 9, le bilan déblais/remblais a été écrit en volume uniquement. Le tableau suivant présente le volume pris à la crue par les aménagements du projet calculé à partir de leurs caractéristiques géométriques. Le volume total pris à la crue représente 32 472 m3. (*§ 9.4.1 de l'étude hydraulique*).

➢ Volume rendu à la crue par la démolition des bâtiments. Le tableau suivant présente le volume rendu à la crue par la démolition des bâtiments existants calculé à partir de leurs caractéristiques géométriques. Le volume total rendu à la crue représente 39 550 m3. (*§ 9.4.2 de l'étude hydraulique*).

1.5.- CADRE JURIDIQUE

Depuis le 1er mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale.

Cette autorisation inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables dont celles relevant des codes suivants :

- code de l'environnement: autorisation au titre des ICPE ou des IOTA, autorisation spéciale au titre de la législation des réserves naturelles nationales ou des réserves naturelles de Corse, autorisation spéciale au titre de la législation des sites classés, dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés, agrément pour l'utilisation d'OGM, régime d'évaluation des incidences Natura 2000, agrément des installations de traitement des déchets, déclaration IOTA, enregistrement et déclaration ICPE, autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre ;
- code forestier :

- code de l'énergie :
- code des transports, code de la défense et code du patrimoine

1.5.1.- Justification du classement du projet vis-à-vis de la réglementation ICPE.

Les rubriques concernées par le projet sont les suivantes : (*Source dossier*)

Rubrique	Intitulé	Installations prévues	Régime visé
1185 **1185**	**Gaz à effet de serre fluorés** 1. Fabrication, conditionnement et emploi autres que ceux mentionnés au 2 et à l'exclusion du nettoyage à sec de produits textiles visé par la rubrique 2345, du nettoyage, dégraissage, décapage de surfaces visées par la rubrique 2564, de la fabrication en quantité industrielle par transformation chimique ou biologique d'hydrocarbures halogénés visée par la rubrique 3410-f et de l'emploi d'hexafluorure de soufre dans les appareillages de connexion à haute tension. 2. Le volume des équipements susceptibles de contenir des fluides étant : a) Supérieur à 800 l (A-1) b) Supérieur à 80 l, mais inférieur ou égal à 800 l (D) 2. Emploi dans des équipements clos en exploitation. **a) Equipements frigorifiques ou climatiques (y compris pompe à chaleur) de capacité unitaire supérieure à 2kg, la quantité cumulée de fluide susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 300 kg (DC)** b) Equipements d'extinction, la quantité cumulée de fluide susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure à 200 kg (D) 3. Stockage de fluides vierges, recyclés ou régénérés, à l'exception du stockage temporaire. 1. Fluides autres que l'hexafluorure de soufre : la quantité de fluide susceptible d'être présente dans l'installation étant : a) En récipient de capacité unitaire supérieure ou égale à 400 l (D) b) Supérieure à 1 t et en récipients de capacité unitaire inférieure à 400 l (D) 2. Cas de l'hexafluorure de soufre : la quantité de fluide susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure à 150 kg quel que soit le conditionnement (D)	Il sera prévu deux pompes à chaleur sur nappe phréatique à côté du local chaufferie pour assurer le complément du chauffage et le rafraîchissement de certains locaux tertiaires. Ils utiliseront le fluide frigorigène HFO- R1234ze. Ils seront certifiés EUROVENT (CLASSE A) et conforme à L'ECO DESIGN 2018.	**Déclaration avec contrôle** Besoin en géothermie de l'atelier 7 voies : la quantité de fluide frigorigène présente dans les installations de géothermie sera supérieure à 2kg par machine et supérieure à 300kg par installation.

2560	**Travail mécanique des métaux et alliages** La puissance maximum de l'ensemble des machines fixes pouvant concourir simultanément au fonctionnement de l'installation étant : 1. Supérieure à 1000 kW (E) 2. **Supérieure à 150 kW, mais inférieure ou égale à 1000 kW (DC)**	La puissance maxi. de l'ensemble des machines fixes de l'atelier pouvant concourir simultanément au fonctionnement de l'installation sera inférieure à 1000 kW	**Déclaration avec contrôle**
2563	**Nettoyage-dégraissage de surface quelconque, par des procédés utilisant des liquides à base aqueuse ou Hydrosolubles.** La quantité de produit mise en œuvre dans le procédé étant : 1. Supérieure à 7 500 l **2. Supérieure à 500 l, mais inférieure ou égale à 7 500 l**	Les quantités de liquides à base aqueuse ou hydrosolubles utilisées sur le site au niveau des machines à laver notamment resteront inférieures à 7500 litres	**Déclaration**
2910 **2910**	**Combustion, à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770, 2771, 2971 ou 2931** A. Lorsque sont consommés exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du biométhane, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds, de la biomasse telle que définie au a ou au b (i) ou au b (iv) de la définition de biomasse, des produits connexes de scierie et des chutes du travail mécanique du bois brut relevant du b (v) de la définition de la biomasse, de la biomasse issue de déchets au sens de l'article L. 541-4-3 du code de l'environnement, ou du biogaz provenant d'installations classées sous la rubrique 2781- 1, si la puissance thermique nominale est : 1. Supérieure ou égale à 20 MW mais inférieure à 50 MW (E) **2. Supérieure ou égale à 1 MW, mais inférieure à 20 MW (DC)** B. Lorsque sont consommés seuls ou en mélange des produits différents de ceux visés en A, ou de la biomasse telle que définie au b (ii) ou au b (iii) ou au b (v) de la définition de biomasse : 1. Uniquement de la biomasse telle que définie au b (ii) ou au b (iii) ou au b (v) de la définition de biomasse, le biogaz autre que celui visé en 2910-A, ou un produit autre que la biomasse issue de déchets au sens de l'article L. 541-4-3 du code de l'environnement, avec une puissance thermique nominale supérieure ou égale à 1 MW mais inférieure à 50 MW(E) (E). 2. Des combustibles différents de ceux visés au point 1 ci-dessus, avec une puissance thermique nominale supérieure ou égale à 0,1 MW, mais inférieure à 50 MW (A-3)	Le chauffage de l'atelier 7 voies et les bâtiments attenants (TEF/VEFBureaux/U/Magasin) sera assuré par une chaufferie gaz indépendante et une pompe à chaleur (PAC) sur nappe phréatique. La chaufferie sera équipée de chaudières gaz à condensation : chaufferie implantée au RDC dans la zone stockage magasin, PAC implantée à côté du local chaufferie dans la zone stockage magasin La chaufferie centralisée servira d'appoint et de relève à la pompe à chaleur (termofrigopome) et alimentera tous les circuits de chauffage. Il sera prévu deux chaudières gaz au sol à condensation d'une puissance unitaire de 450 KW (puissance totale : 900 Kw) en fonctionnement cascade régime d'eau chaude 60/40°C L'installation d'une centrale groupes électrogènes permettant d'assurer le secours des installations électriques du site est prévue. La centrale d'énergie électrique constituée par deux groupes électrogènes à moteur diesel fonctionnant au fuel domestique permettra la fourniture de l'électricité secourue pour le site. La centrale sera composée de deux groupes électrogènes de puissance unitaire 1600 kVA	**Déclaration avec contrôle** Les puissances cumulées des chaufferies gaz (0,9 MW) et des groupes électrogènes (environ 3MW) seront inférieures à 20 MW en cumulé mais supérieures à 1MW

2930	**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 5 000 m2 (E) b) La surface de l'atelier étant supérieure à 2 000 m2, mais inférieure ou égale à 5 000 m2 (DC°)	**Surface totale : 22 900 m²** Superficie de l'atelier 7 voies à construire : environ 12 660 m². Surface du 2VFP à construire : 3740 m² Surface du 3 VFP déjà construit (construction existante): 8 140 m²	**Enregistrement**

Les rubriques 1510, 1530, 1978, 2564, 2925, 4330, 4510, 4710, 4719, 4725 et 4734 n'étant pas concernées par le projet , les quantités utilisées sont en deçà des quantités autorisées.

1.5.2.- Justification du classement du projet au titre de la loi sur l'eau

Sont soumis aux dispositions des articles L. 214-2 à L. 214-6 les installations, les ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants.

Sont ici successivement listées les IOTAS concernés par le projet.

Rubrique	**IOTA**	**Description**
1.1.1.0	Sondage, forage y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau : (D) projet soumis à déclaration	**Déclaration** Un suivi piézométrique sera mis en œuvre durant toute la phase travaux au droit d'ouvrage déjà existants sur le site. Toutefois, afin de ne pas gêner le bon déroulement de la phase travaux, il pourra nécessiter le remplacement d'ouvrage existant
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 1.Supérieur ou égal à 200 000 m³/an : (A) projet soumis à autorisation 2.Supérieur à 10 000 m³/an mais inférieur à 200 000 m³/an : (D) projet soumis à déclaration	**1- Non concerné** Les besoins de rabattement temporaire en phase travaux concernent la nappe d'accompagnement de la Seine. **2 - Déclaration** Un besoin estimé à 50m3/h pour la géothermie est estimé. Il correspond à un besoin annuel d'environ 20 000 m³/an (nappes du Lutécien et de l'Yprésien concernées)

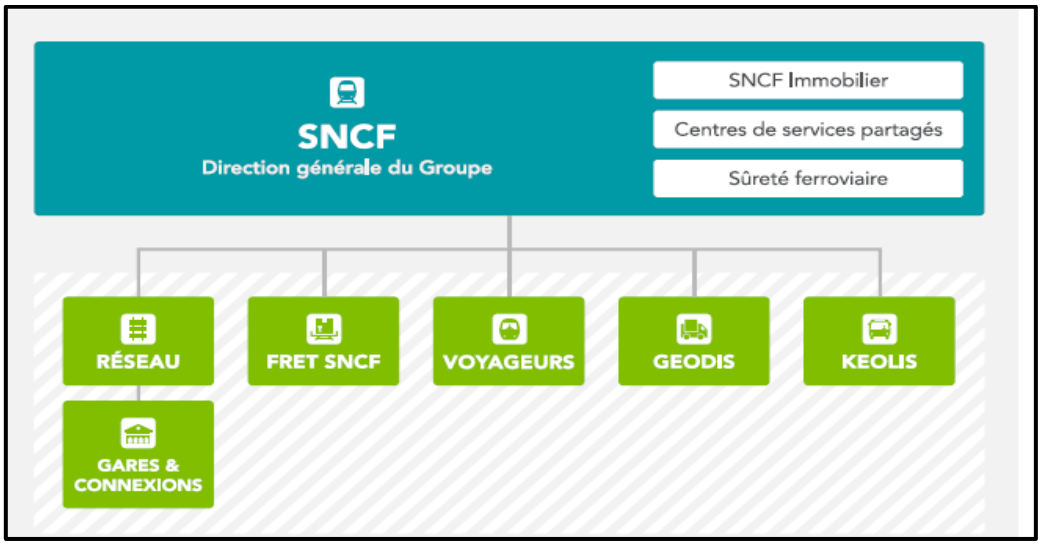
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1.Supérieure ou égale à 20 ha : (A) projet soumis à autorisation 2.Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : (D) projet soumis à déclaration	**Autorisation** Les eaux pluviales seront canalisées vers un bassin d'infiltration déjà existant (mare sud). Selon les capacités d'infiltration de la mare, un trop plein connecté au réseau concessionnaire du SYAGE sera aussi aménagé. Plus de 20 ha seront ainsi canalisés vers cet exutoire déjà existant.
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1.Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² : (A) projet soumis à autorisation 2.Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m² : (D) projet soumis à déclaration Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur	**Autorisation** Le projet Villeneuve Demain prévoit la construction de 21 781 m² de bâtiments en zone inondable et la démolition de 27 349 m² de bâtiments anciens
5.1.1.0	Réinjection dans une même nappe des eaux prélevées pour la géothermie, l'exhaure des mines et carrières ou lors des travaux de génie civil, la capacité totale de réinjection étant : 1.Supérieure ou égale à 80 m³/h : (A) projet soumis à autorisation 2.Supérieure à 8 m³/h, mais inférieure à 80 m³/h : (D) projet soumis à déclaration	**Déclaration** Un besoin de prélèvement de 50m3/h est estimé pour la géothermie

1.6.- LES MAITRES D'OUVRAGE

La présente demande d'autorisation est portée par deux maitres d'ouvrage : SNCF Voyageurs et SNCF Réseau :

- SNCF Voyageurs réalisera les installations de maintenance et sera désigné exploitant de ces installations ;
- SNCF Réseau réalisera les accès ferroviaires et sera désigné exploitant de ces installations.

En effet, l'Article L181-20 du code de l'environnement précise que lorsque plusieurs pétitionnaires envisagent de réaliser sur un même site des installations, ouvrages, travaux ou activités distincts relevant pour chacun d'entre eux uniquement du 1° de l'article L. 181-1, une seule autorisation environnementale peut être sollicitée pour l'ensemble.



1.7.- LES PARTENAIRES DU PROJET

L'investissement du projet Villeneuve Demain, d'un montant global estimé à 482 M€ (CE 12/2017] est financé par Ile-de-France Mobilités au titre du Plan Quinquennal des Investissements, par l'Etat et la Région Ile-de-France au titre du Contrat de Plan Etat Région selon les modalités suivantes :

- Les travaux du périmètre SNCF Mobilités représentent 348 M€ pour les installations de maintenance et 75 M€ pour le PAI-VS. Ils sont financés dans le cadre du Plan Quinquennal des Investissements Ile- de-France Mobilités.
- Les travaux du périmètre SNCF Réseau représentent 59 M€ et sont financés via le CPER (Contrat de Plan Etat Région). A la marge , quelques travaux de relogement seront financés sur fonds propres SNCF RESEAU.

Les éléments de coûts correspondent aux dépenses prévisionnelles exprimées en €uros 2017.

1.8.- EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

Les lignes D et R SNCF Transilien connaissent un dynamisme important avec une hausse de la fréquentation attendue significative, et supérieure à la croissance du nombre d'habitants sur le corridor. Afin d'améliorer la qualité du service offert aux usagers et accompagner la hausse des fréquentations, les matériels roulants actuels seront progressivement remplacés par des matériels nouvelle génération, plus adaptés aux pratiques de mobilité actuelles :

- Le Regio2N pour la ligne R
- Le RER NG pour la ligne D.

Ces nouveaux matériels nécessitent des équipements de maintenance adaptés, s'appuyant

sur des procédés de maintenance modernisés, la maintenance digitale et la maintenance modulaire. Les installations actuelles, notamment celles situées sur Villeneuve –Dépôt, ne sont pas adaptées ni adaptables aux évolutions des matériels roulants, ce qui génère un besoin en installations nouvelles permettant de réaliser les opérations de niveau 3 sur les nouveaux matériels. L'évaluation socio-économique du projet Villeneuve-Demain réalisée en différentiel avec une option de référence consistant à réaliser les investissements minimums nécessaires à la production de l'offre RER D et Transilien R dans un mode dégradé et moyennant des surcoûts importants, a mis en évidence des bénéfices socio-économiques significatifs, notamment pour les usagers qui bénéficieront d'une ponctualité améliorée, aboutissant à une valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) de + 121 M€.(2019)

Par ailleurs, les installations de maintenance modernisées, comme les nouveaux matériels roulants, sont nécessaires à la production de l'offre de transport des lignes D et R ; celles-ci constituent un élément du système de transport infrastructures – équipement-moyens humains engagés pour la production du service public de transport ferroviaire. Ces installations sont nécessaires pour répondre aux objectifs de la collectivité et de l'Autorité organisatrice des Mobilités :

- Offrir une offre de transport performante en temps de parcours et en fiabilité : l'offre radiale du Transilien permet de se déplacer plus rapidement qu'en automobile ;
- Offrir une offre de transports accessible en termes de coûts : l'offre de transports publics est moins coûteuse que l'utilisation d'un véhicule particulier.

De plus, l'offre de transports collectifs réduit les impacts environnementaux liés aux déplacements :

- Réduction de la pollution globale (gaz à effet de serre) et locale (particules fines)
- Effets sur le bruit (réduction du bruit routier - augmentation du bruit ferroviaire)
- Réduction de la congestion routière et de l'accidentologie (l'offre de transports collectifs réduisant la circulation routière).

Enfin, le projet, dans sa conception, permet de limiter les impacts environnementaux liés à l'activité humaine sur site :

- Le projet est réalisé sur des emprises existantes, ce qui permet d'éviter l'artificialisation des sols (bénéfices écosystémiques liés aux espaces non artificialisés préservés)
- La modernisation des installations permet une amélioration de la sécurité ainsi que des conditions de travail des agents.
- Le projet est conçu en appliquant les normes environnementales les plus exigeantes, améliorant les performances énergétiques du bâti et la gestion des eaux sur le site.

1.9.- DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

Par décision N°E21 000100/77 du 08 novembre 2021, le tribunal administratif de Melun, par délégation du Président de ce tribunal, a désigné Monsieur Alain CHARLIAC, Attaché de direction à EDF en retraite en qualité de Commissaire Enquêteur pour conduire l'enquête mentionnée ci-dessus

1.10.- MODALITE DE L'ENQUETE

Par arrêté préfectoral n°2021 / 04258 du 30 novembre 2021, Madame la Préfète du Val de Marne a prescrit l'ouverture d'une enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale IOTA loi sur l'eau présentée par SNCF Voyageurs et SNCF Réseau portant sur le projet d'Aménagement du Technicentre de Maintenance de Villeneuve (TMV)

Cet arrêté indique les modalités de l'enquête publique, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont :

- Que sa durée est fixée à 30 jours consécutifs du lundi 10 janvier 2022 au mardi 08 février 2022 inclus ;
- Que le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne (21-29 avenue du Général de Gaulle 94038 Créteil) ;
- Que les 4 communes concernées par cette demande sont : Villeneuve Saint Georges, Choisy le Roi, Créteil et Valenton dans le Val de Marne (94)
- Que le public sera informé de la tenue de l'enquête par la publication d'un avis, publié en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Val de Marne,
- Que cet avis sera publié dans les mêmes conditions de délai et de durée par voie d'affichages sur le territoire des communes Villeneuve Saint Georges, Créteil, Choisy le Roi et Valenton, ainsi que sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ;
- Que cet avis d'enquête sera également publié sur le site Internet des services de l'État du département du Val-de-Marne,
- Que l'intégralité du dossier d'enquête publique en format papier comprenant notamment une étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale a été déposée et mise à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête en mairies de Villeneuve-Saint Georges, Choisy le Roi, Créteil et Valenton, désignées lieux d'enquête et à la Préfecture du Val de Marne , siège de l'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture au public,

- Que ce même dossier en version numérisée sera consultable et téléchargeable sur le site internet des services de l'Etat dans le Val de Marne à l'adresse suivante :

http://www.val-de-marne.gouv.fr/publications/AOEP-avis-d-ouverture-d-enquêtes-publiques

- Que le public pourra, pendant toute la durée de l'enquête, consulter et consigner ses observations et propositions sur un registre d'enquête coté et paraphé par le Commissaire Enquêteur ouvert dans les mairies :

  - Mairie de Valenton - Service Urbanisme et Affaires foncières - 1 Chemin de la Ferme de l'Hôpital 94 460 VALENTON - Lundi : 13h30 à 17h00 - Du Mardi au Vendredi : 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h00
  - Mairie de Choisy-le-Roi - Service Urbanisme - 2ème étage de l'hôtel de ville - Place Gabriel Péri 94 600 CHOISY-LE-ROI - Du Lundi au Jeudi : 8h30 -11h45 / 13h30 - 17h30 Vendredi : 8h30 - 11h45
  - Maire de Villeneuve-Saint-Georges - Hôtel de Ville - 20 Place Pierre Semard 94 190 Villeneuve-Saint-Georges - Aux jours et horaires habituels d'ouverture des services
  - Mairie de Créteil - Service Urbanisme - 1 Place Salvador Allende 94 010 CRETEIL - Aux jours et horaires habituels d'ouverture des services0
  - Ainsi qu'au siège de l'enquête publique à la Préfecture du Val-de-Marne - Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial - Bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique - 3e étage : 21-29 avenue du Général de Gaulle – 94 038 Créteil Cedex.

- que les observations et propositions pourront être également consultées et consignées sur le registre dématérialisé accessible :

  - sur le portail internet des services de l'État dans le Val-de-Marne à l'adresse suivante :

http://www.val-de-marne.gouv.fr/publications/AOEP-avis-d-ouverture-d-enquêtes-publiques

  - sur le registre électronique en ligne accessible à cette adresse :

http://technicentre-villeneuve-demain-villeneuvesaintgeorges.enquetepublique.net

ou *via* le site internet de la Préfecture du Val-de-Marne ;

  - sur un poste informatique mis à disposition à la Préfecture du Val-de-Marne – siège de l'enquête, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00.

- qu'enfin, les observations et propositions du public pourront également être adressées par voie postale au siège de l'enquête, à l'attention de Monsieur Alain CHARLIAC, Commissaire Enquêteur - Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial - Bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique - 3e étage : 21-29

avenue du Général de Gaulle – 94 038 Créteil Cedex. . Elles seront annexées au registre papier et tenues à la disposition du public jusqu'à la clôture de l'enquête ;

- que le Commissaire Enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir les observations des intéressés aux lieux, dates et heures suivantes :

Mairie	Jour	Jour
Villeneuve-Saint Georges	lundi 10 Janvier 2022 de 09 h 00 à 12 h 00	mardi 8 février 2022 de 14h00 à 17h00
Choisy le Roi	jeudi 20 Janvier 2022 de 08 h 45 à 11 h 45	jeudi 1 février 2022 de 08 h 45 à 11 h 45

- Que l'accomplissement de ces formalités devra être justifié par un certificat d'affichage des maires des communes concernées et adressé en préfecture du Val de Marne ;

1.11.- COMPOSITION DU DOSSIER MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC

Pendant toute la durée de l'enquête et dans les 4 mairies concernées, et en Préfecture du Val de Marne il était mis à la disposition du public le dossier d'enquête dans sa version papier (la version dématérialisée de ce dossier étant disponible sur Internet et sur le registre électronique dédié au projet): (*Voir plus avant les adresses*)

1.11.1.- Les pièces administratives courantes :

1 – Le courrier du 02 novembre 2021 de Madame la Préfète du Val de Marne adressé au Tribunal Administratif de Melun, demandant la nomination d'un commissaire enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet : une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau portant sur le projet d'aménagement du Technicentre de Maintenance de Villeneuve sur les communes de Villeneuve Saint Georges, Créteil, Valenton et Choisy le Roi portée par la SNCF Voyageurs.

2 - Désignation du commissaire enquêteur par Monsieur le Premier Vice-Président du Tribunal Administratif de Melun en date du 08 novembre 2021

3 - Arrêté préfectoral N° 2021/04258 en date du 30 novembre 2021

4 – Les parutions dans les journaux

1.11.2.- - Constitution du dossier d'autorisation :

Les articles R.181-13 à 181-15, ainsi que l'article D181-15-2 du code de l'environnement, précisent le contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale. Dans les

paragraphes qui suivent, est détaillée l'organisation du dossier de demande d'autorisation environnementale :

Volet A - Les CERFA (29 pages A4)

Volet B - Dossier de présentation Technicentre SNCF – Villeneuve (41 pages A3)

Volet C - Etude d'impact contenant le Résumé Non Technique que le Commissaire en début d'enquête a demandé d'extraire cet élément et de le présenter à part. (1036 pages A3)

Volet D - Dossier d'enregistrement (291 pages A3)

Volet E - Etude socio-économique (27 pages A3)

Volet F - Bilan de la concertation (121 pages A4) et Bilan de la concertation continue (17 pages A4

Volet G – Mémoire en réponse à l'Ae (17 pages A3)

Soit au total quelque 2991 pages A4 constituant ce dossier.

2.- DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1.- PUBLICITE DE L'ENQUETE

2.1.1.- Les affichages légaux

Les affichages légaux ont été effectués par les soins des mairies concernées par le périmètre du projet à savoir Villeneuve Saint Georges, Choisy le Roi, Valenton et Créteil dans le Val de Marne, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune de ces communes.

Selon ce même article 5, les maires de chacune des communes concernées par le projet ont dû adresser directement à l'autorité organisatrice de l'enquête un certificat d'affichage attestant de la réalité de cet affichage (ce que n'a pas pu vérifier le Commissaire Enquêteur, n'étant pas destinataire de ce certificat d'affichage).

Les affichages légaux sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, au minimum 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, ont été effectués par les soins de la Société PUBLILEGAL, prestataire de services, largement dans le délai mentionné.

Un exemple de l'affiche mise en place est joint au dossier

L'arrêté d'ouverture d'enquête, l'avis d'enquête et le dossier d'enquête publique, prévus à l'article 6 de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été publiés :

- sur le portail Internet des services de l'Etat dans le Val-de-Marne à l'adresse suivante

http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques

Lors de la première permanence le 10 janvier 2022 et après celle-ci le Commissaire Enquêteur a fait le tour des mairies concernées par l'enquête, il a pu constater que les affiches étaient bien mises en place et étaient vues pour la plupart de la voie publique.

2.1.2.- Les parutions dans les journaux

Les parutions dans les journaux mentionnées également à l'article 4 de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectuées dans les conditions suivantes :

- Le mardi 21 décembre 2021 dans les Echos (édition 94)
- Le mardi 21 décembre 2021 dans le Parisien (édition 94)

Soit 21 jours avant l'ouverture de l'enquête

- Le mardi 11 janvier 2022 dans les Echos (édition 94)
- Le mardi 11 janvier dans le Parisien (édition 94)

Soit le jour après l'ouverture de l'enquête.

Une copie de ces parutions figure dans le dossier au siège de l'enquête. Ainsi, il est permis de dire que les mesures de publicité de l'enquête publique ont légalement respecté la réglementation en vigueur.

Constat d'affichage a été effectué par le cabinet d'huissiers de justice Devaud-Truttmann-Nicolas demeurant au Kremlin-Bicetre (94)

2.1.3.- Les autres moyens de publicité

Sur le site de la Préfecture du Val de Marne et conformément aux stipulations de l'arrêté , on trouvait :

- l'arrêté préfectoral n°2021 / 04258 du 30 novembre 2021;
- l'avis de l'autorité environnementale du 20 octobre 2021;
- l'avis d'enquête publique ;
- l'accès au dossier d'enquête publique contenant le résumé non technique et d'étude hydraulique du projet
- l'accès au registre électronique ;
- l'accès à l'adresse courriel pour déposer une observation par courrier électronique ;

Par ailleurs, la SNCF Voyageurs avait mis à la disposition du public :

- un dépliant de 6 pages sur la modernisation du Technicentre de Villeneuve Prairie et sur l'enquête publique à destination du public et la façon d'y participer.
- Une affichette distribuée dans les commerces de proximité annonçait aussi l'ouverture de l'enquête et les moyens d'y participer
- Une distribution de tracts dans les gares
- De plus, on pouvait retrouver l'annonce de cette enquête sur la page Facebook et le compte Twitter de la Préfecture du Val de Marne, partagés par différents organismes, associations et personnalités tels que le Grand Orly Seine Bièvre, La République en Marche, La Ville de Villeneuve Saint Georges, etc..
- Outre l'affichage légal dans les mairies des communes concernées, un affichage sur le terrain a été effectué par la Société Publilégal en différents endroits à Créteil, Valenton et Villeneuve Saint Georges.
- Un article dans le PARISIEN du 06/02/2022 émet un article important dans ses pages sur l'enquête publique en cours mais aussi sur l'aspect technique du Technicentre de Villeneuve et des soucis des habitants du quartier des Gondoles à Choisy le Roi. (Pièces jointes N° 1).

2.2.- DOCUMENTS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC

Pendant toute la durée de l'enquête, ont été disposés dans les 4 mairies lieux d'enquête et à la Préfecture du Val de Marne – siège de l'enquête - aux heures d'ouverture de ces différents lieux :

- un exemplaire de l'arrêté préfectoral n°2021 /04258 du 30 novembre 2021 prescrivant l'ouverture de cette enquête ;
- un exemplaire du dossier des pièces administratives (Siège de l'enquête seulement)
- un exemplaire du registre d'enquête publique côté et paraphé par le Commissaire-Enquêteur ;
- un dossier d'enquête publique et ses annexes représentant dans son ensemble 1380 pages A3 équivalant à environ 2200 pages A4 courantes.
  - Volet A – Cerfa 15964*01 (29 pages en A4)
  - Volet B - Une présentation du dossier de demande d'autorisation (31 pages en A3)
  - Volet C – Une étude d'Impact (439 pages en A3)
  - Volet D – Enregistrement au titre des ICPE (291 pages en A3)
  - Volet E –Evaluation socio-économique (27 pages en A3)
  - Volet F - Le bilan de la concertation et du Garant (121 pages en A3)
  - Volet G - L'avis de l'Ae et le mémoire en réponse du MO(27 pages en A3)
  - Etude hydraulique (412 pages en A3 valant A4).

Le Commissaire Enquêteur a demandé au Maitre d'ouvrage de dissocier le Résumé Non Technique du volet C afin qu'il soit directement accessible par le public.

Soit un dossier de plus de1377 pages équivalant à environ **2200 pages A4**

2.3.- EXAMEN DE LA PROCEDURE

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de cette enquête, il semble que la procédure, notamment s'agissant de la publicité de cette enquête, ait été bien respectée.

Par ailleurs, l'ensemble du dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

2.4.- CONCERTATION PREALABLE

2.4.1.- Concertation de 2019

La CNDP a organisé une concertation préalable sur la modernisation du TMV lors de sa séance du 7 novembre 2018. Celle-ci, considérant que les impacts sur l'environnement et le cadre de vie apparaissent limités, la Commission a écarté l'idée de l'organisation d'un débat public au sens de l'article 121-7 du Code de l'Environnement, au profit d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant, au sens de l'article L 121-8.

La concertation sur le projet de modernisation du TMV s'est déroulée du 18 avril au 06 juin 2019 inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils de communication ont été mis en place.

- Un exemplaire du dossier dans les mairies concernées
- 10000exemplaires du document d'information ont été distribués
- 50 affiches d'information placées dans les commerces
- Dossier sur le site « tansilien.com »
- Des relais sur les réseaux sociaux du RER D et de la ligne R (blogs et twitter)

Diverses rencontres ont été organisées afin de permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- Plusieurs réunions ont été organisées par SNCF dès le début de l'année 2018 auprès des collectivités locales les plus impactées par le projet. Il s'agit des quatre communes de Choisy-le-Roi, de Créteil, de Valenton et de Villeneuve-Saint-Georges, de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre, du département du Val de Marne, de la préfecture et d'Île-de-France-Mobilités. Ces réunions menées par les trois représentants de SNCF, la Direction du Transilien et la DPAIF (Direction des Projets Ateliers et Installations Fixes), avaient pour but de présenter les enjeux de ce projet, et d'en décrire les grandes lignes.
- Des entretiens ont eu lieu entre trois des quatre collectivités limitrophes, Mairie de Choisy-le-Roi (15 janvier 2019) ; Mairie de Villeneuve (16 janvier 2019) ; Mairie de Valenton (13 mars 2019) ; l'ETP Grand-Orly Seine Bièvre (22 mars 2019) ; l'EPA ORSA (29 mars 2019) ; le Conseil Départemental du 94 (4 avril 2019) ; la DRIEA du Val-de-Marne (11 janvier 2019) ; le Parc Interdépartemental des Sports (14 mars 2019) ; Madame COSTA, présidente de l'association des riverains de la RD 138 (23 janvier 2019) ; Monsieur FONDENEIGE, association « Collectif Gondoles Seine » (31 janvier 2019).
- Deux rencontres avec les voyageurs en date des 18 avril et 20 mai, l'une en gare de Villeneuve-Saint-Georges, l'autre en gare de Créteil-Pompadour, de 07h00 à 09h00.
- Une présentation sur le site du Technicentre (appelée aussi « Journée Portes Ouvertes »), le samedi 18 mai de 10h à 12h00.
- - Une réunion publique, le jeudi 23 mai, dans les locaux du Parc Interdépartemental Des Sports (PIDS) de 18 à 21 heures.

QUELS SONT LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

Le très faible niveau d'information de la part des riverains (10 % seulement des personnes interrogées avaient connaissance du projet en janvier 2019) et le faible nombre de participants à la réunion publique,

A noter que ces acteurs tant institutionnels qu'associatifs se sont prononcés en faveur du projet, saluant et résumant les efforts de SNCF, un projet visant à « *pérenniser les emplois et les activités ferroviaires sur le site de Villeneuve* ». Avec en regard un profond ressentiment, face à une entreprise dont ils ne parviennent pas à comprendre l'organisation, le mode de fonctionnement ou la politique commerciale (la question du fret étant un exemple).

Les usagers du transport se sont relativement peu exprimés (FNAU) lors de cette période de concertation du fait que le projet de modernisation du TMV répond aux attentes des usagers, par la mise en place de nouvelles rames plus confortables, plus spacieuses, avec un niveau de sécurité et de régularité des trains assuré,

Que les propositions émises pour réduire le nombre de transports sur la RD 138 devront être mises en œuvre, l'utilisation du Chemin des bœufs, suppression temporaire de la limitation de 3,5t sur le pont Wilson, optimisation du convoyeur en le doublant,

Que le suivi de l'information des riverains soit effectif par la publication d'un bulletin d'informations régulier.

2.4.2.- Suivi de la concertation de 2019 à 2021

La CNDP a émis le 25 janvier 2022 un rapport de 17 pages sur la concertation continue du TMV, rapport qui est parvenu au Commissaire Enquêteur le 27 janvier 2022, soit 17 jours après le début de l'enquête ; à la demande de la CNDP, ce rapport figurera dans les dossiers déposés dans les quatre communes et en Préfecture du Val de Marne, siège de l'enquête, ainsi que sur les différents sites internet sur lesquels le public a pu le consulter sur les derniers jours d'ouverture de l'enquête.

Dans ce dernier rapport, le garant rappelle les grandes lignes de la concertation depuis 2019 et les engagements pris par le MO concernant :

- L'optimisation des transports des matériaux aussi bien en approvisionnement qu'en évacuation.
- La réalisation d'un projet respectueux de l'environnement
- La pérennisation du dialogue territorial
- La poursuite de l'Information relative au projet auprès des usagers et des riverains.

Tous ces éléments ont été traités dans le dossier soumis à l'enquête publique et accessibles à tous les publics dans les quatre communes et en Préfecture du Val de Marne, siège de l'enquête ainsi que sur les sites internet dédiés.

Ces éléments ayant été traités dans le dossier soumis à l'enquête, le Commissaire Enquêteur n'a pas donné suite à la demande de prolongation possible de l'enquête, les nouvelles informations fournies par la CNDP dans ce rapport n'apportant rien de plus que ce que le dossier contient déjà.

2.5.- COMMUNICATION AVEC L'AUTORITE ORGANISATRICE DE L'ENQUETE

Plusieurs échanges de mails ont eu lieu entre la Préfecture Madame CALIXTE Alexandra et le Commissaire Enquêteur, pour finaliser et arrêter le nombre et les dates de permanences dans un premier temps, et compléter l'arrêté préfectoral, préciser que les quatre communes seraient détentrices d'un dossier et d'un registre d'enquête, que deux communes Villeneuve Saint Georges et Choisy le Roi seront retenues pour accueillir les permanences du Commissaire Enquêteur.

Le Commissaire a ensuite pris rendez-vous en préfecture pour parapher les registres avant que ceux-ci ne soient distribués en mairies.

D'autres échanges ont eu lieu avec la Préfecture lors de la diffusion des messages sur les réseaux sociaux, et sur l'éventuelle demande de prolongation de l'enquête souhaitée par la CNDP.

2.6.- RENCONTRE ET VISITE DU SITE AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE.

Rendez-vous avait été pris pour 14h30 le vendredi 26 novembre 2021 pour une visite du site, le Commissaire Enquêteur est parti d'Ozoir la Ferrière à 13h30 afin de se garder une légère marge de temps, marge qui a été nécessaire puisque arrivé à Villeneuve à 14h20.

Le Commissaire Enquêteur a été reçu par Madame GUITTON, responsable des procédures administratives de SNCF Voyageurs, qui l'attendait sur un parking extérieur au site. En effet, nul ne peut entrer sur le site de Villeneuve sans être accompagné et être briffé sur la conduite à tenir à l'intérieur du site, (Chaussures de sécurité, gilet orange, casque) sachant que les mouvements à l'intérieur du site se font pour la plupart à partir des aires de circulation des trains (Voies).

La réunion de présentation du dossier s'est tenue dans une salle au premier étage de bâtiments provisoires ; étaient accompagnés de Madame GUITTON : Madame MANOLE Directrice de SNCF Mobilité et de Monsieur BRABAN responsable du DRAF à SNCF Réseau.

Après une présentation générale du projet et la projection d'un film sur le déroulement des travaux envisagés, la discussion s'est ouverte sur des points de détails tel que le transport de gravois de démolition, la réutilisation de ces matériaux dans les futures constructions, les puits d'alimentation de la géothermie, le phasage des interventions et leurs incidences sur le circuit voyageurs des lignes existantes, le bilan de la concertation et du garant lors de la concertation préalable de 2019, et la diffusion de l'information du public pour cette présente enquête en plus de l'information légale diffusée par la Préfecture du Val de Marne.

La visite pédestre du site ferroviaire a été effectuée afin de visualiser l'ensemble du projet qui s'étend sur quelque 29,35ha du site général de 170ha qui s'étend sur les quatre communes de Villeneuve Saint Georges, Choisy le Roi, Valenton et Créteil dans le Val de Marne ; cette vue générale s'est faite à partir de la passerelle traversant le site d'Est en Ouest à quelque 15m de hauteur sur laquelle la vue du site est totale et impressionnante.

Une visite véhiculée nous a conduits jusqu'au site qui recevra les gravois provenant du projet et à partir duquel via un tapis convoyeur qui traversera les voies en superstructure et les portera jusqu'aux barges sur les quais de la Seine du Port de Paris HAROPA afin d'y être évacués vers des décharges spécialisées (site déjà prêt à être mis en service).

Retour en salle de réunion pour un léger débriefing de quelques minutes ; fin de la réunion 17h00 avec retour Ozoir la Ferrière 18h50.

2.7.- REUNION PUBLIQUE

Avant même que ne débute l'enquête, le principe de l'organisation d'une réunion publique n'avait pas été retenu ; le Commissaire Enquêteur n'a pas eu à revenir sur cette décision, aucune demande en ce sens n'ayant d'ailleurs été formulée au cours de l'enquête.

2.8.-ORGANISATION PRATIQUE DE L'ENQUËTE

Le périmètre de l'enquête concerne 4 communes riveraines du Technicentre de Maintenance de Villeneuve, à savoir :

CRETEIL, CHOISY LE ROI, VALENTON, ET VILLENEUVE SAINT GEORGES

Il a été décidé en début d'enquête que seules deux communes recevront le Commissaire Enquêteur pour tenir quatre permanences, deux sur la commune de Villeneuve Saint Georges et deux sur la commune de Choisy le Roi, les deux autres communes Créteil et Valenton étant les moins impactées par cette enquête publique, ne disposeront que d'un dossier complet accompagné d'un registre d'enquête sur lequel le public aura tout le loisir d'y déposer ses observations.

2.6.1.- Déroulement des permanences

Les quatre permanences tenues se sont déroulées selon les indications du tableau annexé à l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête.

En général, le public s'est peu déplacé dans les communes, lieux d'enquête pour rencontrer le Commissaire Enquêteur : il a préféré l'utilisation du registre électronique pour faire part de ses observations.

Le Commissaire Enquêteur, lors de ces permanences, a été accueilli dans de bonnes conditions.

L'ensemble des documents était généralement mis à la disposition du public dans une pièce réservée, le registre papier y étant présent ou pouvant être fourni à la demande à l'accueil.

Le public qui a rencontré le Commissaire Enquêteur pour s'informer sur le projet a toujours été courtois et respectueux, il n'a pas été noté de signes d'impatience.

2.6.2.- Bilan global des permanences

Au total, ce sont seulement **29** observations qui ont été déposées dans les registres d'enquête mis à la disposition du public, tant sur le site dématérialisé que sur les registres papier déposés dans les Mairies et en Préfecture.

Comme certaines personnes l'ont fait remarquer, dans un environnement très urbanisé, où les projets de travaux du TMV se situent dans une zone SNCF isolée et historiquement admise depuis les années 1884 et où la majorité du public ne peut accéder, l'intérêt porté par celui-ci au projet actuel de restructuration du site semble en effet peu important. De plus, compte tenu de la période d'organisation et du contexte général post COVID durant lesquels les déplacements non urgents n'étaient pas conseillés, il n'est pas étonnant que le public ait quelque peu boudé cette enquête.

2.7.- ENTRETIENS AVEC LES MAIRES DES COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE.

2.7.1.- Entretien avec le maire de Villeneuve Saint Georges

Le Commissaire Enquêteur a été reçu à sa demande le mardi 08 février 2022 à 10h15 par Monsieur le Maire Philippe GAUDIN, pour un entretien particulier au sujet du Technicentre de Villeneuve Prairie dit « Villeneuve Demain » sur la plateforme SNCF.

Au cours de cet entretien, il a été évoqué la nécessité d'une amélioration des transports ferroviaires de la région et notamment le RER D et le Transilien R, les relations entre la commune et la SNCF, la circulation routière sur la RD138, les projets de constructions connexes d'habitat et/ou commercial prévus à terme dans le secteur, le devenir du Contrat d'Intérêt National, du Parc Interdépartemental des Sports etc…

Cependant, même si Monsieur le Maire est dans l'ensemble favorable au développement du Technicentre, celui-ci ne pourrait se faire qu'à la condition que des accès pérennes soient prévus pour désenclaver l'ensemble de la plateforme compte tenu de la saturation des voies de circulation actuelles et principalement de la RD 138.

L'amélioration de la circulation ne pourra se réaliser que par l'ouverture d'une voie de circulation sur la plateforme ferroviaire d'Est en Ouest afin d'éviter une arrivée directe sur le carrefour Pompadour ou par le pont Wilson limité en tonnage.

De plus, un certain nombre de projets de constructions sont ou seront en cours d'exécution pendant la période de travaux du Technicentre et donc, à leur terme, on peut envisager une augmentation de la population résidente, du développement économique etc… La commune souhaite connaitre la teneur de cette augmentation afin de prévoir les équipements municipaux nécessaires à l'accueil de cette nouvelle population. Fin de notre entretien 11h15.

D'autre part, les risques d'inondation étant avérés, la commune souhaite que les évaluations du bilan déblais/remblais soient mieux justifiés par rapport aux volumes rendus à l'expansion de crue.

2.7.2.- Entretien avec le maire de Choisy le Roi

Le Commissaire Enquêteur a été reçu à sa demande le vendredi 11 février 2022 à 17h00 par Monsieur le Maire PANETTA, pour un entretien particulier au sujet du Technicentre de Villeneuve Prairie dit « Villeneuve Demain » sur la plateforme SNCF.

Durant cet entretien, Monsieur le Maire assure que, bien que son Conseil municipal ait voté un avis défavorable sur le sujet du Technicentre, il n'est nullement opposé au projet en lui-même qu'il estime même intéressant dans la mesure ou ce centre de maintenance est nécessaire à l'entretien des nouveaux matériels de transport pour les franciliens .Il met néanmoins une nuance forte sur les possibilités d'accès à cette plateforme pour ce qui est des poids lourds de fort tonnage, plateforme nécessaire aux acheminement des matériaux et/ou des déblais qui devront nécessairement passer par la RD138 qui ne saurait supporter plus que ce qu'elle accueille actuellement.

En effet, un accord pourrait être possible entre la ville de Choisy le Roi et la SNCF par un engagement écrit pour que les acheminements aient lieu par une voie à déterminer mais pérenne en dehors de la RD138, soit par voie fluviale ou par ferroutage exclusivement.

De plus, Monsieur le Maire redoute, si ces accords ne se concrétisent pas, quelques débordements, voire des risques de blocage du chantier par les riverains du quartier des Gondoles les plus touchés par une circulation devenue trop dense.

Il est aussi à constater que l'entretien des alentours des installations SNCF n'est effectué qu'épisodiquement et que régulièrement la commune doit rappeler à SNCF l'entretien de ses périmètres vers la « rue Anatole France » entre autres. Fin de notre entretien 18h00.

2.7.3.- Entretien avec le maire de Créteil

La mairie de Créteil n'a pas répondu à la sollicitation du Commissaire Enquêteur pour obtenir un rendez-vous.

2.7.4.- Entretien avec le Maire de Valenton

Le Commissaire Enquêteur a été reçu à sa demande par monsieur le Maire de Valenton le lundi 02/02/2022 à 17h30 pour un entretien particulier au sujet du Technicentre de Villeneuve Prairie dit « Villeneuve Demain » sur la plateforme SNCF.

Au cours de cet entretien, il a été évoqué l'avis de la municipalité sur l'évolution et la modernisation du futur Technicentre de Villeneuve. Monsieur le Maire ne voit rien de particulier à formuler quant aux éventuelles nuisances que pourrait créer cette entreprise sur son territoire, si ce n'est un surcroît de circulation sur la zone du carrefour Pompadour qui serait susceptible d'empiéter sur sa commune. Bien qu'il soit au fait de ce dossier, il a suggéré au Commissaire Enquêteur de prendre contact avec son ajointe à l'urbanisme ayant participé régulièrement aux entretiens avec la SNCF. Fin de notre entretien 18h00.

Le Commissaire Enquêteur a donc sollicité auprès de Mme MALACAN, Adjointe au Maire , un rendez-vous qui ne lui a pas été accordé dans l'immédiat, et qu'on le rappellerait…

2.8.- RECUPERATION DES REGISTRES ET AUTRES DOCUMENTS

2.8.1.- Les registres papier

L'ensemble des registres a été récupéré par le Commissaire Enquêteur lors de sa permanence du Mardi 08 février 2022 pour le registre de Villeneuve Saint Georges, le mercredi 09 juin 2022, pour les communes de Valenton, Choisy le Roi et de Créteil pour les Mairies et la Préfecture du Val de Marne où le Commissaire Enquêteur a été reçu par Monsieur LEGOUIX, Chef du bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique

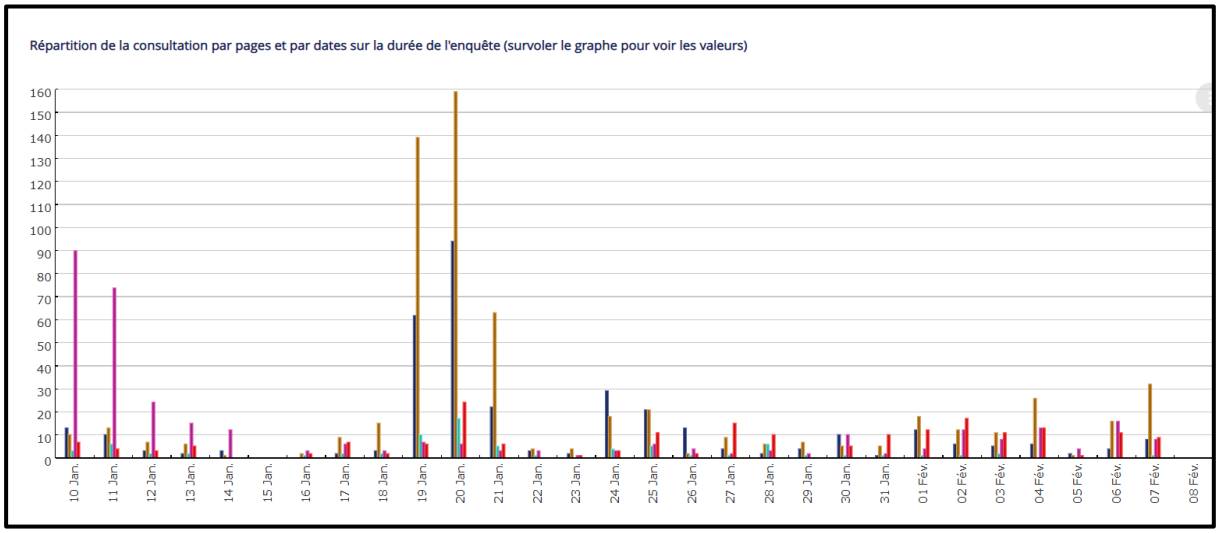
Les registres et des pièces jointes recueillis en fin d'enquête sont joints au dossier d'enquête déposé en Préfecture du Val de Marne.

Pour l'ensemble de cette enquête, les registres ont recueilli 29 observations.

2.8.2.- Le registre électronique

Le registre électronique s'est clos automatiquement le 08 février 2022 à 17h00. 19 observations y ont été déposées au cours de l'enquête.

Néanmoins, on peut constater que le nombre de visiteurs sur ce site a été relativement important si on en juge par l'aspect des données suivantes :



2.8.3.- L'adresse courriel dédiée à l'enquête

Si des observations ont été envoyées à l'adresse courriel, elles ont été intégrées dans le registre électronique et figurent dans les 29 observations mentionnées ci-dessus.

2.8.4.- Courriers envoyés par voie postale au siège de l'enquête

Aucun courrier postal n'a été reçu à l'adresse du siège de l'enquête en Préfecture au nom du Commissaire Enquêteur

2.9.- PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

Conformément à l'article 7 de l'arrêté d'organisation de l'enquête, le Commissaire Enquêteur a rencontré Madame GUITTON de SNCF Voyageurs et Monsieur BRABAN de SNCF Réseau dans les locaux de la SNCF à Saint Denis.

A cette occasion, le Commissaire Enquêteur leur a fait part du déroulement de l'enquête et leur a remis le procès-verbal de synthèse accompagné d'une annexe contenant l'analyse des

observations déposées par les PPA, le récapitulatif des 29 observations (comportant 4 Pièces jointes N° 4 à N°7) recueillies au cours de l'enquête, accompagné des questions complémentaires du Commissaire Enquêteur.

Dans ce document, il est demandé au maitre d'ouvrage de répondre, de façon le plus large possible, aux remarques de la commission d'enquête, des PPA et du public qui ressortent de cette consultation.

Ses réponses seront consignées sur un document à part, ce qui constituera le mémoire en réponse du maitre d'ouvrage.

A l'issue de cette remise, il a été demandé à Madame GUITTON de répondre dans les meilleurs délais et si possible conformément à la réglementation, dans les 15 jours par courriel en confirmant sa réponse par voie postale (Pièce jointe N°2).

2.10.- MEMOIRE EN REPONSE

Une demande de prolongation du délai de remise du mémoire en réponse du Maitre d'ouvrage est parvenue au domicile du Commissaire enquêteur en date du 12 mars 2021.

Cette demande de délai repoussée du 28 février au 17 mars 2022, a été acceptée par la Commissaire enquêteur compte tenu des études techniques et validations internes qui seront nécessaires à SNCF.

Le 16 mars 2022 le Commissaire enquêteur a reçu par courriel les réponses du maître d'ouvrage aux observations et aux questions exposées dans le procès-verbal de synthèse. Le maitre d'ouvrage a confirmé son mémoire en réponse par courrier postal reçu le 18 mars 2022 (Pièce jointe N°3).

3.- ANALYSE DES AVIS SUR LE PROJET SOUMIS A L'ENQUÊTE.

3.1 – ANALYSE DU DOSSIER

Le dossier semble complet et suit les directives des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement qui disposent que sont soumis à autorisation de l'autorité administrative *« les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique. »*

Les installations de TMV sont concernées par la nomenclature établie par l'annexe à l'article R.511-9 du code de l'environnement *« Nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et taxe générale sur les activités polluantes »,* modifié par le décret n° 2010875 du 26 juillet 2010.*(Voir plus avant chapitre 1.4.1*)

Dans le cas du projet, l'Etude d'Impact présente les meilleures techniques disponibles applicables à la date du dépôt de ce dossier, en se basant sur des règles ou recommandations issues de guides méthodologiques existant dans ce domaine. Après avoir rappelé la finalité du projet, l'Etude d'Impact fait un état détaillé de l'environnement.

Viennent ensuite les effets du projet sur cet environnement, les mesures associées, les modalités de suivi et le coût de ces mesures.

3.2.- SYNTHESE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ET DE L'ETAT

3.2.1 – L'avis de l'Autorité environnementale (Ae).

Les recommandations de l'Ae concernant l'évolution du TMV ont été traitées de façon la plus claire possible dans le « mémoire en réponse » adressé à l'Autorité environnementale (Ae) en octobre 2021 avant l'ouverture de l'enquête publique et joint au dossier comme le prévoit le VI de l'article L122-1 du code de l'environnement. Néanmoins ces réponses devront être incluses au dossier avant mise en place définitive.

Le résumé non technique soumis à l'enquête publique a été mis à jour pour intégrer les recommandations de L'Ae.

3.2.2.- Avis de la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP)

L'avis de la BSPP sur les trois dérogations demandées par la SNCF au titre des ICPE intéresse les rubriques de la nomenclature placée sous le régime de l'Enregistrement 2930, et sous le régime de la Déclaration 1185, 2560, 2910, et 2563.

Dérogation N° 1 :

Celle-ci intéresse plus particulièrement les murs des bâtiments A7V et 2VFP qui seront en termes de résistance au feu équivalents MO (quasi incombustibles).

L'avis du SIS n'étant attendu que sur la protection de l'environnement et non sur la protection des biens, celui-ci donne un avis favorable quant aux conditions d'interventions des sapeurs-pompiers.

Dérogation N° 2 :

Celle-ci intéresse plus particulièrement les murs des bâtiments 2VFP qui ne seront pas REI 60 (Coupe-feu 60 minutes) ; la mise en place de tels murs permet en termes de résistance au feu de maintenir le feu dans son volume initial.

Le SIS émet un avis favorable quant aux conditions d'interventions des sapeurs-pompiers.

Dérogation N° 3 :

Celle-ci intéresse plus particulièrement les murs des bâtiments 2VFP qui ne disposent pas de voies de desserte assurant la circulation périphérique complète du bâtiment, mais d'un chemin stabilisé de 1,80m de large sur toute la longueur d'un côté du bâtiment (300m), une aire de stationnement, un poteau incendie à moins de 60 m du pignon d'accès et une colonne sèche en trainasse qui sera alimentée par un engin pompe des sapeurs-pompiers.

L'avis du SIS n'étant attendu que sur la protection de l'environnement et non sur la protection des biens, donne un avis favorable quant aux conditions d'interventions des sapeurs-pompiers.

De plus, le BSP de Paris donne un avis favorable à la mise en place des moyens de lutte contre l'incendie sous réserve de la réalisation d'un certain nombre de mesures supplémentaires telles que l'implantation de poteaux incendie au sud-ouest du bâtiment A7V, ainsi que des poteaux d'incendie à faible distance des aires de stationnement des engins, etc…

Appréciation du Commissaire Enquêteur

L'avis du SIS ne concernant que la protection des tiers et autres enjeux environnementaux, ne concerne pas la protection des personnes et des sapeurs-pompiers qui est par ailleurs très largement prise en compte.

La protection des biens ne devient plus un enjeu primordial même en cas de propagation importante d'un éventuel incendie.

La BSPP sur l'implantation des matériels de lutte contre l'incendie émet un avis favorable sous réserve de la réalisation des mesures suivantes :

1°) Implanter, sur un réseau d'eau en mesure de délivrer 240 m^3/h, selon les dispositions de la norme NF S 62-200, des poteaux d'incendie DN 100 de débit minimal 60 m^3/h et au moins un poteau d'incendie DN 150 de débit minimal 120 m^3/h équipé de 2x100 en orifices de sortie, conformes à la norme NF EN 14339/CN ou NF EN 14384/CN.

Dans le cas présent, les PEI seront implantés en tenant compte des dispositions relatives aux arrêtés ministériels de prescriptions générales intéressant les rubriques 1185, 2560, 2563, 2910 et 2930 et selon les normes en vigueur. Les dispositions suivantes, prévues par le pétitionnaire, devront être respectées :

Les poteaux incendie se situent à moins de 100 mètres des différentes entrées principales des bâtiments ;

La distance entre poteaux incendie est de 150 mètres au maximum le long d'un même bâtiment.

Un poteau incendie DN 150 devra être implanté de préférence côté Ouest ou Sud-ouest de l'ensemble constitué par le bâtiment de bureaux et l'atelier A7V.

2°) Modifier, le cas échéant, les poteaux d'incendie DN 100 existants en les remplaçant par des poteaux d'incendie DN 150 de débit minimal 120 m^3/h équipé de 2x100 en orifices de sortie, conformes aux normes NF EN 14384/CN et NF S 62-200.

3°), Réimplanter, le cas échéant, les poteaux d'incendie à une distance comprise entre un mètre à cinq mètres du bord des aires de stationnement des engins, conformément à la norme NF S 62- 200.

4°) S'assurer du dimensionnement du réseau d'adduction d'eau de manière à obtenir, indépendamment des besoins spécifiques des bâtiments implantés, un débit simultané de 600 m^3/h sur site, pendant deux heures, reparti de la façon suivante :

240 m^3/h, sur les poteaux incendie privés du site ;

120 m^3/h, sur la citerne incendie de 240 m^3, située au Nord-ouest du bâtiment A7.V (façade Nord du bâtiment de bureaux) ;

240 m^3/h sur la citerne incendie de 480 m^3, située au Sud-est du bâtiment A7V.

La vitesse de l'eau ne doit jamais dépasser 3 m/s à l'intérieur des canalisations.

5°) Demander un numéro pour chaque PEI créé au bureau prévention de la Brigade de sapeurs- pompiers de Paris - groupe DECI. Cette demande devra être réalisée au commencement des travaux d'implantation.

6°) Signaler ou identifier les PEI, conformément à la norme NF S 61-221. La signalisation devra être positionnée pour la visite de réception.

7°) Réaliser la visite de réception et établir un procès-verbal des PEI.

8°) Transmettre au bureau prévention de la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris - groupe DECI les attestations de conformité, les procès-verbaux de réception des PEI et l'attestation du débit simultané, afin que la reconnaissance opérationnelle initiale puisse être effectuée.

9°) Implanter, comme prévu par le pétitionnaire, deux citernes incendie, respectivement de 240 m^3 et de 480 m^3 de capacité, conformément à la norme NF S 62 250 ou NF E 86-410.

Dans le cas présent, comme prévu par le pétitionnaire, les emplacements des citernes incendie se situeront :

A (240 m^3) : au Nord-ouest du bâtiment A7V (façade Nord du bâtiment de bureaux) ;

B (480 m^3) : au Sud-est du bâtiment A7V.

10°) Implanter, comme prévu par le pétitionnaire, selon les dispositions de la norme NF S 62-240, trois poteaux d'aspiration conformes à la norme NF S 61- 240, garantissant un débit minimal de 120 m^3/h chacun, à raison d'un pour la citerne de 240 m^3 et de deux pour la citerne de 480 m^3. A chaque poteau d'aspiration doit être associée une aire d'aspiration ou de mise en station des engins permettant l'alimentation des pompes hydrauliques incendie

11°) Etendre la détection automatique incendie aux locaux accueillant les groupes électrogènes de secours et les chaudières à gaz, conformément aux dispositions du point 4.2 de l'annexe I de l'AMPG du 3 août 2018 (rubrique 2910).

Appréciation du Commissaire Enquêteur

Il était demandé au MO de se mettre en conformité avec les données édictées par la BSPP et des rubriques concernées par les ouvrages. Cette mise en conformité du dossier a été effectuée dès la version B 01 d'octobre du dossier mis en consultation du public.

3.2.3.- Avis de la Direction des services de l'environnement et de l'assainissement (DSEA),

L'avis de la DSEA sur les dossiers de demande d'autorisation environnementales en tant que gestionnaire du réseau départemental d'assainissement, constate que le projet améliore sensiblement la qualité des eaux pluviales existante, en améliorant la séparabilité des effluents et ayant recours à une gestion alternative des eaux pluviales qui se jetteront dans la mare sud du site avec un rejet limité à 1l/s/ha dans le réseau public géré par le SyAGE.

En conclusion, la DSEA n'est pas en mesure de donner un avis sur le dossier ; néanmoins, dans l'inventaire des rubriques de la nomenclature d'autorisation ou déclaration 3.2.2.0, (relative aux installations, ouvrages et remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau), cette rubrique doit s'appliquer puisque le projet mobilise plus de 10000m² (11,3 ha).

De plus, l'évaluation des déblais et des remblais, qui comptabilise des volumes correspondant aux bâtiments démolis dans le cadre du projet comme volumes rendus à l'expansion des crues, semble erronée. Or, si ces bâtiments à démolir, situés en zone inondable, ne sont pas étanches jusqu'au niveau de la crue de 1910, ils se remplissent en cas de crue. Les seuls volumes rendus à l'expansion de crue si on démolit ces bâtiments, sont donc uniquement ceux de leurs murs.

Le bilan des déblais et des remblais est donc erroné en raison de l'erreur d'appréciation qui a conduit le MO à considérer les bâtiments à détruire comme libérant tout leur volume intérieur situé en-dessous du niveau de crue de référence, et ceux à construire comme retirant tout leur volume intérieur situé sous la cote de crue de référence.

Au vu de ces éléments, il serait pertinent de vérifier qu'en ne comptabilisant que le volume des murs, le bilan déblais/remblais reste positif.

Appréciation du Commissaire Enquêteur

En effet si la DSEA ne peut donner un avis sur des éléments qui ne la concernent pas, elle suggère quand même de vérifier que les volumes « déblais, remblais » restent compatibles avec l'expansion des crues de la Seine au niveau de celle de 1910

3.2.4.- Avis du Grand Orly Seine Bièvre – EPT 12 (GOSB)

L'avis du GOSB sur l'accessibilité du site de TMV par les départementales RD 86 et RD 138 dont le niveau de congestion de ces axes n'est pas mentionné dans le dossier, est que le trafic routier supporté par la RD 138 est inadapté au profil de la voie et aux caractéristiques des quartiers traversés (tissu urbain dense) Un comptage effectué par le Département relève de 8 à 13% de trafic de PL journalier.

L'impact des travaux du TMV sur le trafic routier peut engendrer un flux supplémentaire de 32 PL/j, ne s'agissant que d'une estimation des flux en approvisionnement et en évacuation.

Concernant la bande transporteuse ou convoyeur

Il avait été proposé par la SNCF la mise en place d'un tapis en fond de barge destiné à amortir les bruits générés par la chute des déchets à l'aplomb de la bande transporteuse. Cette mesure n'est pas reprise dans l'étude d'impact qui conclut « l'impact acoustique de la bande transporteuse en phase travaux est nul », ce qui restera à vérifier.

Par ailleurs, dans la perspective du développement du site de Villeneuve dans le cadre du

CIN Triage, le GOSB souhaite qu'une étude soit menée concernant les conditions du maintien sur site de la bande transporteuse ainsi que son doublement permettant les approvisionnements par voie fluviale.

Appréciation du Commissaire Enquêteur

Il est demandé au MO de distinguer les flux PL en entrée / sortie (approvisionnement / évacuation) et, parmi les flux PL sortants, ceux évacuant des déchets par voie routière et ceux acheminant des déchets vers la plateforme Haropa pour évacuation par voie fluviale.

Des estimations chiffrées, en volume de matériaux ou déchets et en nombre de PL, mériteraient d'être données pour mieux évaluer l'impact des travaux sur le trafic de la RD 138 en fonction des phases des travaux :

Concernant la bande transporteuse pouvant servir d'aller et retour des matériaux d'évacuation et de construction, une confirmation du MO sera nécessaire

3.2.5.- Avis du Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP)

L'avis du SIAAP sur les rejets d'eau vers la « Mare » en cas de saturation de celle-ci et sur le trop plein qui devait être activé vers le réseau public du SIAAP, conduira à faire établir une autorisation de déversement selon les prescriptions du SIAAP en la matière.

De plus, en phase d'exploitation, les rejets d'eau industrielle devront respecter les prescriptions du RSA du SIAAP et non celles de l'AM du 02/02/1998. Les déversements des EU non domestiques au réseau public d'assainissement doit faire l'objet d'une instruction d'un arrêté d'autorisation de déversement et non d'une convention.

Chapitre 5.2.6.1 : le site se situe sur le bassin versant de la station de traitement de Seine amont à Valenton, et non la station d'épuration de Villeneuve.

Appréciation du Commissaire Enquêteur

Il est demandé au MO de prévoir pour les déversements éventuels les autorisations du SIAAP et de rectifier quelques erreurs matérielles dans le dossier.

3.2.6.- Avis de HAROPA – Port de Paris

Concernant la bande transporteuse (convoyeur) installée en partenariat avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau entre la plateforme SNCF et le port de Villeneuve Bergeron pour l'évacuation des matériaux par voie fluvial, HAROPA envisage de maintenir cette bande transporteuse afin de pérenniser le caractère multimodal du faisceau de triage. Cet équipement aurait donc un impact paysager non pas temporaire comme écrit dans le dossier

mais de plus longue durée. La mise en peinture très qualitative qui a été entreprise par SNCF assure son intégration paysagère. Les impacts positifs décrits dans le DAE seraient ainsi également inscrits dans la durée : pas d'accroissement du trafic routier, limitation des envols de poussières, etc. N'émet pas de remarque sur le dossier.

3.2.7.- Avis de l'Office Français de la Biodiversité (OFB).

L'OFB considère que le principal enjeu écologique est de conserver une certaine naturalité au site en évitant dans la mesure du possible d'impacter les couverts naturels les plus anciens et en conservant les fonctions écologiques propres aux couverts naturels ouverts.

Etant donné que le principal impact du projet porte sur la réduction des surfaces occupées par les couverts naturels ouverts, et que le pétitionnaire propose des mesures d'accompagnement susceptibles de fournir un certain substitut aux fonctions écologiques perdues, la forme actuelle du projet apparaît pertinente dans son application de la séquence ERC. L'OFB note cependant que ces actions ne permettront pas finalement d'atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette telle que fixée par le plan biodiversité de juillet 2018.

Concernant la mesure compensatoire zone humide, cette dernière ne doit pas être réalisée au détriment des boisements humides.

Enfin, un effort important de lutte contre les espèces exotiques envahissantes doit être mis en œuvre car le risque de dispersion est réel compte-tenu de l'usage du site (plateforme ferroviaire et fluviale).

Appréciation du Commissaire Enquêteur

Il semble que ce sujet soit très largement étudié dans l'Etude d'Impact aux chapitres 5.2 Milieu Physique et 5.3 Milieu Humain dans. « Effets du projet sur l'environnement et les mesures

associées » et dans Chapitre 5.6 Synthèse des impacts et des mesures associées, dans le Chapitre 5.7 et 5.8 dans les moyens de suivi et de surveillance prévus, et principes de maintenance envisagés. Ainsi que dans l'étude faite pas « NATURALIA » sur l'aménagement du Technicentre de Villeneuve Prairie dans le chapitre 12 de l'Etude d'Impact.

3.2.8.- Avis de l'UD 94

L'UD 94 considère qu'il y a lieu de compléter la partie installation classée du dossier sur le fond et sur la forme concernant le classement ICPE, les plans du site, la gestion de eaux, des produits chimiques, du diagnostic des sols, des caractéristiques des panneaux photovoltaïques, des dispositions constructives, des voies engins, sur les demandes d'aménagements à l'arrêté du 12/05/2020 et sur le respect des prescriptions de l'arrêté du 12/02/2020 de la rubrique 2930.

3.2.9.- Contribution de l'UD 75 –

Risques inondation **-** Les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi, Créteil et Valenton sont concernées par le risque d'inondation par débordement de la Seine. Le site du projet se situe au sein du zonage réglementaire du plan de prévention du risque d'inondation de la Marne et de la Seine approuvé le 12 novembre 2007.Le dossier ne précise pas dans le détail le champ de rayonnement du Technicentre, mais il semble s'agir d'une installation particulièrement structurante pour la SNCF.

Plan de prévention du risque d'inondation - Le respect des dispositions du PPRI est abordé au chapitre 7.2.2.4 D PPRI E (p.312-313 de l'EI). Le stockage des matériels et produits sensibles n'est toutefois pas abordé. Pour rappel, l'article 3.4.1 de la zone orange du PPRI précise que les matériels et produits sensibles à l'eau devront être stockés au- dessus de la cote des PHEC, sauf impossibilité technique.

Plan de protection contre les inondations (PPCI) - Le plan de protection contre les inondations de la SCNF et le plan de continuité d'activités (PCA) du Technicentre devront être mis à jour, de même que le PCA territorial.

Crue extrême - La circulaire du 14 août 2013 relative à l'élaboration des plans de gestion de risque d'inondation et à l'utilisation des cartes de risques pour les territoires à risque important d'inondation prévoit que les infrastructures structurantes (LGV) devront dans la mesure du possible être implantées en dehors de l'enveloppe de l'événement extrême. Dans le cas contraire, ces infrastructures devront être adaptées à l'événement extrême.

Appréciation du Commissaire Enquêteur

Le sujet a été largement évoqué dans l'Etude Hydraulique faite par l'entreprise « ARTELIA » au chapitre 12.1 de l'Etude d'Impact dans laquelle les crues de 1910, 1924, 2016 et de 2018 ont été évoquées, ainsi que la compatibilité avec le PPRI et le SDAGE Seine Normandie, dont les incidences hydrauliques du projet ont été prises en compte dans le dossier aussi bien en phase travaux qu'en phase exploitation.

3.3.- QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

1 – La desserte du chantier de TMV aussi bien pour les entrants que pour les sortants, est un point important de la phase chantier ; un convoyeur installé en 2020 pour l'évacuation des déblais alimenté par camions utilisant les circulations internes minimisera les mouvements de camions à l'extérieur de l'emprise SNCF. Néanmoins un certain nombre de camions transportant des éléments ne pouvant pas être évacués par le convoyeur devront emprunter les voies de circulation publique et plus particulièrement la RD 138 actuellement très chargée pour les déposer sur la plateforme HAROPA et/ou devant emprunter les dessertes vers le carrefour Pompadour et la A 86au nord, ou empruntant la route du Chenal Muzet et le pont Wilson pour rejoindre la RN 6 au sud.

Ce sont des éléments importants auxquels SNCF doit apporter une réponse sécuritaire concernant la circulation sur la RD 138 qui ne peut absorber plus de circulation qu'actuellement.

Réponse du Maitre d'ouvrage

S'agissant de l'évacuation des matériaux issus de la déconstruction des structures bâties actuelles, il convient de préciser que l'utilisation de la bande transporteuse permet d'évacuer une très grande majorité des déchets produits (90% environ selon les premières estimations) à savoir : les bétons de démolition, les terres issues des démolitions de quais, les terres impactées, les terres de VRD et de terrassements.

Les déchets évacués par la route, minoritaires et en quantités réduites, correspondent pour l'essentiel aux types de déchets suivants :

- *Déchets dangereux (amiante),*
- *Déchets non dangereux : Déchets Industriels Banals de curage (cloisons de plâtre, bois, PVC...), ferraille.*

Les travaux ferroviaires auront recours aux trains-travaux pour l'évacuation des matériaux spécifiques (ballast, rails, traverses, fils caténaires) ; ils ne génèreront pas de trafics routiers.

Le nombre de poids lourds liés à l'évacuation des matériaux par la route reste donc très faible grâce à une optimisation obtenue par le convoyeur. Il ne semble pas techniquement possible

d'aller au-delà à ce jour.

	2022 T3	2022 T4	2023 T1	2023 T2	2023 T3	2023 T4	2024 T1	2024 T2	2024 T3	2024 T4	2025 T1	2025 T2	2025 T3	2025 T4	2026 T1	2026 T2	2026 T3
Evacuation des déchets par la route (nb de poids lourds/jour)	2	2	4	4	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

Ces prévisions correspondent à des estimations basées sur les études réalisées par SNCF. Le marché faisant l'objet d'un dialogue compétitif, il a été demandé aux entreprises d'optimiser au maximum l'évacuation des déchets de manière à réduire l'impact routier. Ce point est particulièrement vigilé par SNCF. Lors de la phase de dialogue, ce point fera l'objet de séances de travail particulières et un travail avec les collectivités sera engagé.

SNCF s'engage à tenir informé le territoire des précisions qui seront apportées au fur et à mesure de la préparation du chantier

Appréciation du Commissaire enquêteur

Le CE prend bonne note de l'évolution positive de la limitation des transports routiers sur la RD 138 liés aussi bien en export des déchets qu'en import de matériaux de construction, en relation et l'établissement de convention, avec les entreprises chargées de ces travaux

2 – Pour l'approvisionnement des matériaux de construction par le convoyeur ou par voie ferroviaire doit être possible, ne serait-il pas utile d'étudier cette possibilité afin aussi de minimiser la circulation des camions sur la RD 138.

Réponse du Maitre d'ouvrage

L'Agence Grand Villeneuve s'engage à conduire les études pour permettre l'approvisionnement des matériaux par le convoyeur. A ce jour, le convoyeur permet uniquement l'évacuation des matériaux et des déchets du chantier évitant ainsi la circulation de 20 à 30 poids lourds/jour aux temps forts du chantier.

Pour mémoire, les déblais seront transportés depuis la zone de chantier par une voie située au sein de la zone ferroviaire jusqu'à la zone de stockage pour rejoindre la barge fluviale par laquelle ils seront évacués.

Pour permettre l'approvisionnement du chantier par ce même convoyeur comme proposé, il est nécessaire de conduire des études techniques complémentaires car cette utilisation n'était pas prévue initialement par SNCF.

En effet, la réversibilité du convoyeur pour l'approvisionnement n'a d'intérêt que pour acheminer du ciment, du sable et du gravier en grande quantité. Jusqu'à présent, ce besoin n'avait pas été identifié ; l'implantation d'une centrale béton sur site modifie cette approche.

Effectivement, cette solution technique est désormais recommandée aux candidats de la consultation lancée par SNCF pour le marché de conception/réalisation afin de réduire le flux de camions inhérent au transport du béton.

Au-delà des études techniques complémentaires qu'il reste à mener afin de sécuriser l'intérêt et la faisabilité de cette proposition, SNCF s'assurera des points suivants pour confirmer la réversibilité du convoyeur.

- *L'obtention d'un arrêté de circulation sur la RD 138 le temps de procéder aux interventions nécessaires sur la bande transporteuse. Pour mémoire, la RD 138 avait été bloquée durant une journée, de 10h à 20h pour permettre la pose du convoyeur, le 11 juillet 2020,*
- *L'obtention d'une interruption temporaire de circulation des voies du RER D le temps de procéder aux modifications techniques nécessaires.*

Si les études qu'il reste à conduire concluent qu'il n'est pas envisageable d'utiliser la bande transporteuse pour l'amenée des matériaux, les entreprises travaux devront alors recourir à un approvisionnement par voie ferroviaire de la centrale béton. Ainsi, quel que soit la solution retenue, le flux d'approvisionnement béton sera réalisé idéalement par voie fluviale ou sinon par voie ferroviaire mais pas par voie routière.

Dans le cadre du dialogue compétitif mené pour la désignation du titulaire du marché de conception/réalisation, les échanges se poursuivront dans ce sens ; SNCF veillera à ce que le titulaire désigné ait pleinement intégrée cette donnée dans son offre.

Appréciation du Commissaire enquêteur

Le CE pense qu'il serait préférable que la bande transporteuse puisse servir aussi à l'approvisionnement du chantier en matériaux du TMV, sachant que l'approvisionnement par voie ferroviaire reste une possibilité afin de minimiser la circulation des camions sur la RD 138.

Au-delà de cette dernière possibilité les études et autorisations diverses pour la réversibilité du convoyeur devront être entreprises aussi rapidement que possible.

3 – Du fait d'un seul accès routier de la plateforme du TMV par le Chemin des Vaches et donc par le Chenal Muzet régulièrement inondé lors des crues de la Seine comment lors d'un incendie dans une des installations de TMV résoudre l'arrivée des secours incendie.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Du fait de son implantation en zone inondable, le technicentre de Villeneuve-Saint-Georges fait l'objet d'un Plan de Continuité des activités (PCA). Ce document définit l'organisation prévue par l'établissement en cas de crise pour assurer l'alerte, l'information, la protection du personnel et des équipements au regard du risque inondation.

Les premiers impacts d'une inondation sur l'établissement concernent les accès au

technicentre. L'accès principal (Chenal Muzey) est alors inondé par le refoulement des pompes de relevage. Un regard au niveau du chenal permet en effet de mesurer le niveau de la Seine et, au-delà d'un certain débit, rejette rapidement l'eau qui ne peut être entièrement pompée par les pompes de relevage présentes. Les accès par camions sont alors inondés et impraticables impactant ainsi la production et les secours si besoin.

Le deuxième accès est réalisé depuis le vieux chemin de Paris qui est quant à lui inondé par le débordement de la Seine et est également rapidement inaccessible.

Le dernier accès routier possible est la traversée routière au passage P3, accessible directement depuis le pont Wilson. Cette traversée nécessite l'encadrement par une personne habilitée à la réalisation de la traversée du domaine ferroviaire pour des raisons de sécurité (cadre d'astreinte ou personne autorisée). La personne contactant les pompiers informe qu'un agent SNCF du technicentre sera présent au point de rencontre indiqué.

Si la venue d'un camion n'est pas nécessaire, il est plus rapide d'utiliser les itinéraires piétons depuis :

- *Soit le parc interdépartemental des sports,*
- *Soit la RN6,*
- *Soit* la gare de Villeneuve Triage, côté Seine.

Quand la patte d'oie reliant Villeneuve Prairie à Villeneuve Dépôt est inondée, le site de Prairie n'est plus accessible par voie routière. Pour évacuer un agent, les secours interviennent par hélicoptère sur le site de Villeneuve Prairie. Le parking servira d'hélisurface.

Il convient de préciser que la défense incendie des biens matériels est traitée avant l'arrivée des pompiers par la mise en place de dispositifs maîtrisés des agents SNCF. En cas d'inondation, aucun train ne pourra accéder au site. Seule la question de mise en sécurité de personne se posera alors car il n'y aura pas de problème lié à des trains qui continueraient d'arriver.

Précisons qu'à ce titre, l'occurrence d'un évènement inondation ajoutée à celui d'un incendie est extrêmement faible.

Enfin, nous rappelons que le dossier a fait l'objet d'une instruction par la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP) qui a vérifié la défense incendie du site. Un avis favorable a été obtenu pour ce dossier le 7 octobre 2021

Appréciation du Commissaire enquêteur

Le CE prend note qu'en cas d'accident de personne lors des phases d'inondation l'évacuation pourrait alors se faire par voir aérienne, néanmoins l'avis favorable du BSPP est intervenu sur un dossier d'octobre 2021 dans sa version B 01 et qu'il n'a pas été forcement inclus à celui-ci et que l'évacuation restait de l'ordre du terrestre jusqu'à lors.

4 – Le Maitre d'ouvrage prévoit-il une demande de dérogation pour l'utilisation du pont Wilson actuellement limité aux transports de 3,5 T , pour pouvoir l'utiliser par des porteurs de tonnage plus important.

Réponse du Maitre d'ouvrage

SNCF s'est rapprochée du Département du Val de Marne pour solliciter une dérogation permettant aux poids lourds de plus de 3.5T d'emprunter le pont Wilson, l'accès leurs étant aujourd'hui interdits.

Cette dérogation, si elle est acceptée, portera sur la durée des travaux de construction et sera donc obtenue à titre temporaire jusqu'en 2026, date prévisionnelle de fin des travaux.

Toutefois, au-delà de l'obtention de cette dérogation, le recours à cet éventuel itinéraire est soumis à l'acceptation de la ville de Villeneuve-Saint-Georges. En effet, jusqu'à présent cette commune n'était pas concernée par les flux routiers liés aux travaux de Villeneuve Demain, si la dérogation est obtenue, les camions pourront rejoindre l'axe N6 qui traverse le territoire de Villeneuve-Saint-Georges

5.- Il est prévu pour les nouvelles constructions le réemploi des matériaux de déconstruction des anciennes installations, le Maitre d'ouvrage prévu une centrale à béton, est-il aussi prévu une station de concassage et quel volume de ces réemplois sera-t-il utilisé.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Les bétons de démolition seront concassés dans l'emprise du chantier de démolition puis transportés par camions à l'intérieur du site jusqu'à la bande transporteuse et évacués par barge s'ils ne peuvent pas être réutilisés directement sur site.

Le volume de réemplois n'est pas connu aujourd'hui puisque le titulaire qui réalisera les travaux n'est pas encore désigné à ce jour. Toutefois, SNCF a fixé aux candidats de la consultation lancée par SNCF pour la conception/réalisation du projet Villeneuve Demain ***un minima de 70%*** *des déchets à valoriser sous forme de matière. Les candidats doivent, dans le cadre de leur offre, définir notamment le % de déchets/matériaux qui seront réemployés directement sur le site ce qui limitera d'autant les évacuations. La SNCF s'engage à s'assurer du respect des engagements pris par le futur Titulaire.*

Les flux calculés aujourd'hui ont été considérés avec ce taux minimum de revalorisation mais qui pourra finalement être plus important selon les réponses des candidats ce qui concourra à réduire le trafic PL d'évacuation pressenti. L'économie circulaire est un des enjeux de SNCF, aussi les candidats du futur marché sont largement orientés vers la réutilisation sur place

Appréciation du Commissaire enquêteur

Le CE prend note de ces nouvelles données qui vont dans le sens de la limitation de la circulation de poids lourds sur la RD 138, enjeu majeur de ce dossier.

6.- Il est prévu d'utiliser le rail pour l'approvisionnement des matériels les plus lourds et plus longs, sur le chantier ne serait-il pas judicieux de prévoir d'y inclure les transports des matériaux plus courants tels que ciment, sable, briques et parpaings etc..

Réponse du Maitre d'ouvrage

L'Agence Grand Villeneuve s'engage à recourir à un approvisionnement par voie ferroviaire pour le matériel de voies qui représente 14% du volume total d'approvisionnement par poids lourds sur la période 2022/2026.

Dans les premières hypothèses de trafic avancées par SNCF et présentées dans l'étude d'impact, le transport du matériel de voies s'opérait par camions et était donc comptabilisé dans le trafic routier, soit plus de 1250 poids lourds sur la durée totale des travaux (estimation juin 2021). Cet approvisionnement sera finalement réalisé par voie ferroviaire ce qui réduira les hypothèses de trafic PL estimées dans l'étude d'impact.

L'enjeu pour la réduction supplémentaire du nombre de poids lourds sur la RD138 porte sur l'acheminement de béton puisqu'ils représentent 50% du trafic résiduel alors que ceux pour les autres matériaux constitutifs des bâtiments s'élèvent à moins de 3%. A cet effet, il est demandé aux candidats de la consultation lancée par SNCF pour la conception/réalisation du projet Villeneuve Demain de privilégier l'installation d'une centrale à béton dans l'emprise du site permettant la production de tout ou partie (fonction des caractéristiques recherchées) et ainsi de réduire le trafic sur la RD138 en limitant le nombre de toupies à béton, tout en étant conforme aux attendus du PPRI.

Ces nouvelles mesures visent ainsi à réduire le trafic PL estimé dans l'étude d'impact, sans compter le réemploi des matériaux sur site fortement incité par SNCF qui participera également à limiter l'approvisionnement, par poids lourds notamment

Appréciation du Commissaire enquêteur

Le CE prend note de ces nouvelles mesures qui vont dans le sens de la limitation de la circulation de poids lourds sur la RD 138, enjeu majeur de ce dossier.

4.- ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Sont récapitulées ci-après les observations recueillies sur les registres papier ou déposées par voie électronique ainsi que les courriers adressés au Commissaire Enquêteur au cours de l'enquête publique relative au projet de demande d'Autorisation Environnementale au titre de la loi sur l'eau portant sur le projet d'Aménagement du Technicentre de Maintenance de Villeneuve (TMV)

L'ensemble des observations a été transmis, par le Commissaire Enquêteur à SNCF voyageurs et SNCF Réseau, maîtres d'ouvrages pour recueillir leurs avis et commentaires (Procès-verbal cité au paragraphe ci avant et faisant l'objet de la pièce jointe N°2.

La SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, maîtres d'ouvrage du projet objet de l'enquête, ont fait part de leurs avis et commentaires dans un mémoire en réponse cité au paragraphe ci-avant et faisant l'objet de la pièce jointe N°3

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacune des observations traitées dans le paragraphe ci-après et comportent à la suite l'appréciation du Commissaire Enquêteur.

Pour les observations semblables voire identiques, les réponses du maitre d'ouvrage ne seront transcrites que sous la première observation traitant du sujet.

4.1.- OBSERVATIONS REÇUES SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE.

Observation N°1 : BLACHE de Villeneuve le Roi – 21/01/2022

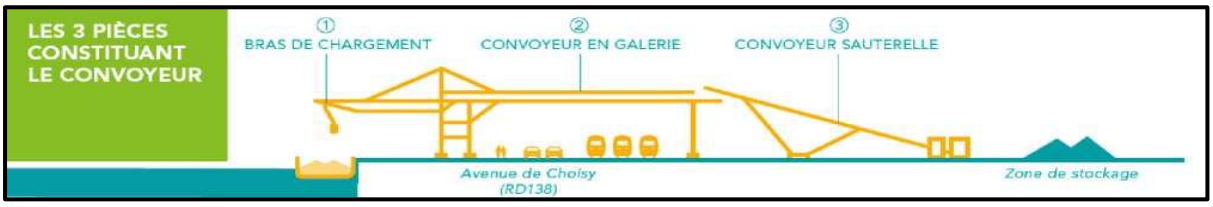
Le port HAROPA va subir semble-t-il une augmentation d'activité notable. Sa localisation à proximité d'habitation, y/c de l'autre côté de la seine (Villeneuve le roi) a-t-il été évalué ?

Quelles seront les périodes d'activité du port et de la zone EUROFOOD ? - De jour ou de nuit ?

Réponse du Maitre d'ouvrage

Du fait de l'implantation de la bande transporteuse au niveau du port HAROPA, l'activité sur cette zone va effectivement être plus importante qu'aujourd'hui.

Le chargement des matériaux sera réalisé au niveau de la zone EUROFOOD et le déversement sera effectué directement dans la barge accostée au port HAROPA via un bras de chargement.



La bande transporteuse ne sera en fonctionnement qu'en journée, le chargement des barges de nuit est proscrit des marchés des entreprises. L'étude acoustique réalisée dans le cadre du dossier et joint à l'étude d'impact a étudié l'impact du fonctionnement de l'installation pour les riverains du quartier des grands mâts. Les conclusions du rapport indiquent que « la contribution sonore de l'installation de la bande transporteuse sera faible pour les habitations les plus proches du site, et ne conduira pas à des émergences sonores sensibles, elles sont nulles ou quasi-nulles ». S'agissant des habitations situées de l'autre côté de la Seine, les incidences seront également nulles ou quasi-nulles si l'on considère la distance et les impacts envisagés sur le quartier des grands mâts.

Les entreprises utilisatrices de la bande transporteuse devront mesurer l'émergence sonore lors des premiers chargements de barge en cohérence avec les engagement pris dans le Dossier d'Autorisation Environnementale Unique et devront proposer des mesures correctives nécessaires en cas de non-respect de la réglementation et des engagements du Maître d'ouvrage

Appréciation du Commissaire enquêteur

Le CE constate que les études de bruits ont été menées et que des mesures correctives seraient faites si elles s'avéraient nécessaires.

Observation N°2 : MESSINA de Choisy le Roi – 26/01/2022

L'impact du trafic chantier (nombre de camions/jour) n'est pas précisé ; notamment le risque de perturbations de la RD138 avec un encombrement du carrefour avec le pont de Choisy. Il faut que la SNCF privilégie les évacuations de déblais et apport de matériaux par voies fluviales et ferroviaires. Une voie interne au chantier pourrait rejoindre le chemin des Boeufs côté Parc départemental des sports, mais in fine, il y aura tout de même une surcharge du carrefour Pompadour déjà souvent saturé. Il faut également que la SNCF prenne des dispositions en termes de bruits pendant le chantier (battage de pieux à éviter)

Réponse du Maitre d'ouvrage

La congestion de la RD138 est une difficulté largement partagée par les riverains du quartier des Gondoles situé à Choisy-le-Roi et fortement relayée lors de cette enquête publique. L'inquiétude des riverains à l'annonce du projet de Villeneuve Demain est légitime si l'on considère les flux routiers que pourraient générer un tel chantier. Aussi, SNCF s'est attachée à apporter des réponses spécifiques à chaque phase du projet.

Première phase du projet : démolition des installations existantes et création des nouveaux accès ferroviaires.

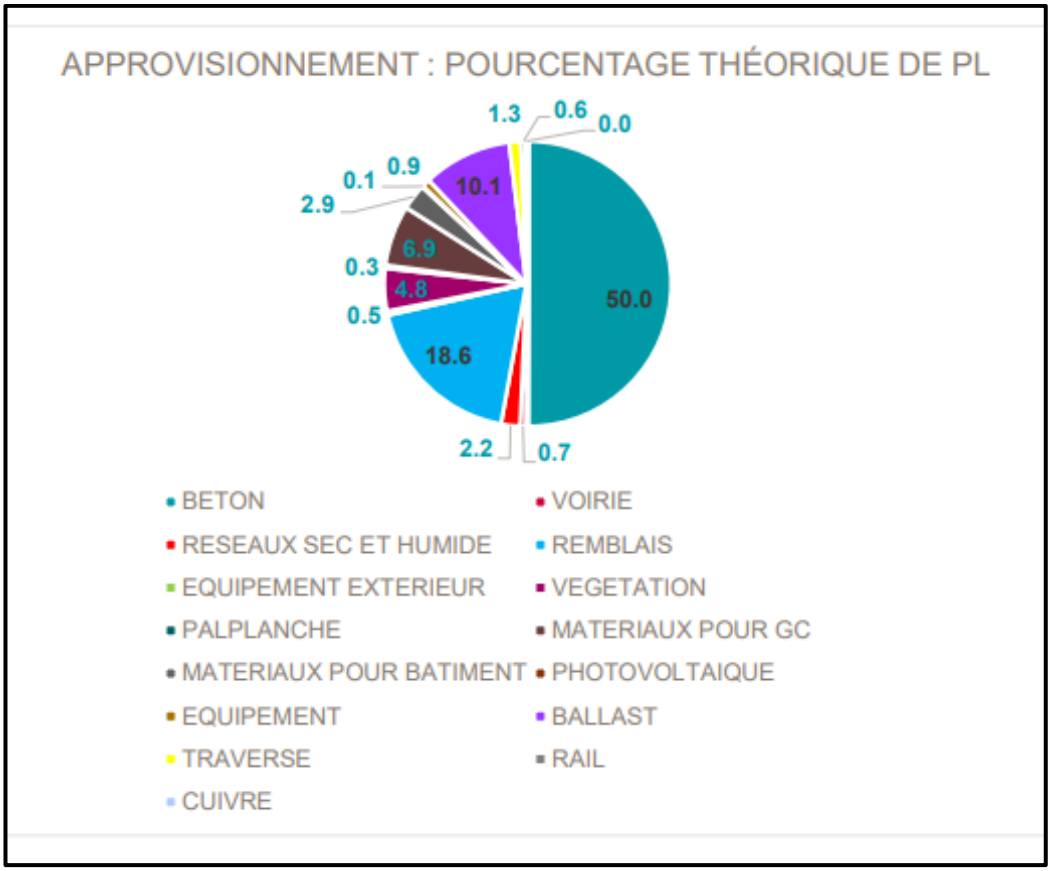
SNCF a mis en place un convoyeur pour évacuer les matériaux via la Seine. Un trafic résiduel, évalué à 2 camions au maximum/jour, perdurera pendant une période de 18 mois et concerne

l'évacuation de matériaux spécifiques (déchets, déchets dangereux,).

L'implantation de la bande transporteuse initialement prévue pour l'évacuation des matériaux pourra être pérennisée lors de la seconde phase du projet si la réversibilité de l'installation est approuvée par les études techniques (cf point 2.2).

Seconde phase du projet : construction des installations de maintenance et voie de remisage

SNCF a évalué le nombre de poids lourds nécessaires à l'approvisionnement du chantier en fonction des familles de matériaux. Il ressort de cette analyse la répartition suivante :



Les postes générant le plus de trafic routier sont : le béton (50%), les remblais (18,6%) et le ballast (10,1%) représentant à eux trois presque 80% des flux routiers. SNCF a décidé d'orienter ses réflexions pour l'approvisionnement de ces matériaux autrement que par la route.

Ainsi, SNCF s'engage aujourd'hui à réduire fortement les flux en incitant fortement les candidats du marché conception/réalisation à agir sur les éléments suivants :

Le béton (50%) : l'implantation d'une centrale béton sur site durant la phase chantier. L'approvisionnement de cette centrale (granulats, sable, ciment) sera réalisé soit par

convoyeur si la bande transporteuse est réversible soit par voie ferrée

- *Le ballast et le matériel de voie (14% au total) : l'approvisionnement sera réalisé par voie ferrée,*
- *Les remblais (19%) : SNCF fixe dans la consultation pour la conception/réalisation du projet un minima de 70% des déchets à valoriser sous forme de matière. Les candidats doivent, dans le cadre de leur offre, définir notamment le % de déchets/matériaux qui seront réemployés directement sur le site ce qui limitera d'autant les évacuations et l'approvisionnement. La SNCF s'engage à s'assurer du respect des engagements pris par le futur candidat retenu.*

SNCF a dirigé ces réflexions pour réduire au maximum les flux de camions sur ces grands postes qui sont les plus dimensionnants en termes de trafic routier. Il n'est pas raisonnable de s'engager aujourd'hui sur le volume de camions ainsi évité tant que le titulaire du marché de conception/réalisation n'est pas retenu ; toutefois, SNCF s'engage à tenir informé les acteurs institutionnels, les riverains et les représentants des associations des prévisions de trafics routiers présentés par le titulaire du futur marché une fois qu'il aura été désigné.

Enfin, la réduction du trafic routier autant que possible n'empêchera pas la circulation d'un flux résiduel car certains matériaux ne peuvent être évacués/approvisionnés que par camions comme indiqué précédemment. Aussi, SNCF incitera fortement le titulaire à recourir à une flotte de véhicules dits « propres » pour limiter les nuisances auprès des riverains. Dans le cadre de son information au territoire, l'Agence Grand Villeneuve partagera également ces éléments de connaissance

Appréciation du Commissaire enquêteur

Comme il est dit plus avant des solutions alternatives sont possibles et seront mises en place par SNCF, en contrepartie d'un suivi des bonnes pratiques de circulation prises par les prestataires concernés par les démolitions et les approvisionnements effectués par voie routière. SNCF s'est engagée à faire transiter un maximum de matériaux et matériels par voie ferrée et/ou par voie fluviale si la réversibilité du convoyeur est faisable.

Observation N° 3 : THIN Remy – 30/01/2022

L'étude d'impact présente le site d'implantation du projet comme étant déjà très dégradé d'un point de vue de la pollution eau / air / sol, ainsi que du point de vue de l'environnement urbain ou de la proximité des couloirs aériens d'Orly. Ce préalable oriente nettement la façon dont sont présentés les résultats avec des conclusions que l'on pourrait résumer à la formule suivante : "ce ne sera pas pire que ça n'est déjà aujourd'hui pour les riverains"...

Au-delà de ce biais de présentation, 2 points interpellent particulièrement :

1-.si l'étude de bruit, qui reste une modélisation prévisionnelle (dont une partie des mesures réalisées un samedi, jour de plus faible circulation PL), ne montre pas d'émergence significative du projet tant en phase travaux qu'exploitation, il ne faut pas oublier que ces a valeurs sont moyennées sur plusieurs heures. Hors, il ne faut pas oublier que, notamment pendant la phase travaux, si les camions employés en seront pas plus bruyants, l'augmentation du trafic va clairement augmenter la pression acoustique en diminuant les phases de repos acoustique (moments de moindre bruit entre 2 passages de camions), et donc avoir un impact sur la qualité de vie et in fine la santé de riverains.
2- le trafic supplémentaire créé n'aura pas seulement d'impact sur le bruit, mais aussi sur la pollution de l'air (moteurs diesels, poussière) sur la fluidité des axes avec des points de bouchon déjà présents, mais également sur la sécurité routière (nombreux camions et livres roulants vite et souvent très pressés sur les axes du projet, en particulier sur la D168, présence d'écoliers, de centres périscolaires, etc...). Ces points ne sont pas suffisamment traités ni de palliatifs proposés.
A noter également que l'effectif total prévu sur le site prévu en exploitation n'est pas clairement intelligible. La phase travaux prévoit des dimensionnements de base vie de 50 à 300 personnes sans plus de précision. Au total, la décision d'orienter une partie du traffic de projet sur la RD138, en traversant des zones résidentielles, jusqu'au pont de Choisy, paraît être une solution de facilité à moindre coût. Il est nécessaire de la reconsidérer en se cantonnant aux grands axes, en ouvrant des voies de circulation internes au chantier dès la zone de maintenance TGV ou près de la gare Pompadour et de fortement privilégier le transport par barge, pour éviter d'emprunter la D168.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 du registre dématérialisé

Dans le cadre du projet Villeneuve Demain, SNCF a saisi la Commission Nationale du Débat Public le 26 octobre 2018 conformément au code de l'environnement (art L121-8). Un garant a été désigné pour assurer l'information du public durant la concertation préalable dans un premier temps et jusqu'au démarrage de l'enquête publique dans un second temps (cf. https://www.transilien.com/fr/page-travaux/villeneuve-demain).

La concertation préalable s'est tenue du 18 avril au 6 juin 2019, en dehors de toute période électorale, durant laquelle une réunion publique a été organisée le 23 mai 2019. Au préalable, des échanges avec le territoire ont eu lieu permettant de rencontrer les acteurs institutionnels, les représentants des collectivités territoriales ainsi que les représentants d'association.

A l'issue de cette concertation, la maîtrise d'ouvrage SNCF a publié un bilan dans lequel les engagements suivants ont été pris :a

- *Poursuivre l'information relative au projet auprès des usagers et des riverains,*
- *Réduire les flux liés à l'évacuation et l'approvisionnement du chantier,*

- *Pérenniser le dialogue territorial.*

Dans ce cadre, SNCF a notamment mis en place des comités de suivi rassemblant deux fois par an les institutionnels locaux (EPT Grand Orly Seine Bièvre et EPT Grand Paris Aménagement, Département du Val de Marne, les communes de Villeneuve-Saint- Georges, Créteil, Valenton, Choisy-le-Roi, la DRIEAT) pour échanger sur le projet (planning, avancement, flux, ...). L'accessibilité du site et les flux inhérents au chantier de Villeneuve Demain ont été régulièrement évoqués lors de ces rencontres impliquant une mobilisation active de SNCF sur ces sujets.

A ce jour, le seul accès possible au technicentre reste la RD138. Une demande de dérogation a été adressée au Département du Val de Marne pour pouvoir accéder au pont Wilson, aujourd'hui interdit aux véhicules de plus de 3,5T. L'obtention de cette dérogation permettrait aux poids-lourds d'accéder au site via la N6 et soulager ainsi la RD138 au niveau de Choisy-le-Roi.

La création d'un accès routier ad-hoc dédié au technicentre est limité. La situation d'enclavement du site ceinturé par des remblais d'infrastructures ferroviaires contraignent l'accessibilité routière du technicentre. A cela s'ajoute la récurrence des inondations qui fragilise les accès en souterrain.

SNCF a pourtant étudié la proposition adressée lors de cette enquête publique en superstructure consistant à implanter un pont de secours au-dessus des voies de circulation ferroviaire. L'analyse réalisée par notre équipe d'ingénierie conclue qu'il s'agit d'une solution technique complexe et non adaptée dans le cadre du projet Villeneuve Demain, dépassant le périmètre d'intervention de la maitrise d'ouvrage. L'établissement d'un tel ouvrage n'est ni envisageable de façon provisoire comme proposée dans la contribution ni de façon pérenne au risque de perturber la circulation des voies principales et le bon fonctionnement du technicentre. De façon plus détaillée, les contraintes exposées sont les suivantes :

Administrativement :

- *Des travaux en dehors de foncier SNCF sont nécessaires, un accord préalable du propriétaire est nécessaire pour adapter le chemin des bœufs en voirie lourde pour permettre la circulation de poids lourds,*
- *Ce type d'ouvrage ne peut être traité comme provisoire vu sa durée d'utilisation, il est soumis à autorisation administrative et à l'ensemble des vérifications propres à un ouvrage d'art franchissant des voies principales de circulation SNCF.*

Techniquement :

- *Cet ouvrage doit avoir 2 voies de circulation poids lourd.*
- *La portée de l'ouvrage d'art franchissant les 2 voies RER, l'accès chantier et les 2 voies*

d'accès ferroviaires à l'intérieur du site qui seront créées à l'ouest de Villeneuve Prairie, tout en échappant aux futures constructions, serait supérieur à 50m pour assurer la compatibilité avec ces éléments et les règles SNCF de conception, réalisation et contrôle concernant les ouvrages à proximité de voies principales,

- *Un minimum de 2 piles serait à réaliser, donc un ouvrage d'art en minimum 3 travées. De plus, une de ces piles perturberait le trafic projeté sur site,*
- *L'ouvrage d'art franchissant les voies doit être réalisé à une distance normée des caténaires et cela aura un impact sur le trafic, car ce type de travaux ne peut se faire que sous autorisation d'interruption temporaire de circulation,*
- *Des adaptations de voirie lourde adjacente seraient à prévoir comme vu précédemment.*

Planning et phasage :

- *En fonction de la complexité des autorisations administratives et des contraintes techniques exposées précédemment, une durée de 3 à 4 ans de conception et de construction est à prévoir,*
- *Cette durée n'est pas compatible avec le planning actuel du projet de Villeneuve Demain.*

Économiquement

- *L'estimation avancée dans le devis soumis lors de l'enquête publique, environ 520.000€ TTC n'est pas du tout à la hauteur des coûts inhérents à un ouvrage définitif franchissant des voies ferroviaires principales. A dire d'expert l'ordre de grandeur est d'environ 10 millions d'euros.*

Parce qu'il n'est pas envisageable de créer un nouvel accès au technicentre de Villeneuve-Saint-Georges, SNCF s'engage, lors de la phase travaux, à réduire au maximum le trafic routier grâce à la mise en place du convoyeur, le recours à l'approvisionnement par voie ferrée et le réemploi de matériaux sur site, notamment les déblais.

Selon ces différentes solutions mises en œuvre, il est difficilement envisageable de prévoir un chantier sans circulation routière, un trafic résiduel est à prévoir. Son estimation n'est pas d'actualité à ce jour puisqu'elle dépend fortement de la proposition qui sera réalisée par le titulaire du marché de conception/réalisation du projet qui sera désigné en fin d'année 2022. Toutefois, le sujet des flux routiers sera fortement travaillé avec les candidats dans le cadre du dialogue compétitif avant la désignation du titulaire ; l'objectif étant évidemment de les réduire au maximum.

Consciente des contraintes que représente le trafic de la RD138 pour ses riverains, SNCF a intégré très rapidement cette donnée en prenant des mesures sur son périmètre d'actions durant la phase chantier. Il est évident qu'un suivi du trafic routier résiduel, pour lequel le

ferroviaire ou la bande transporteuse ne sont pas envisageables, sera réalisé pour garantir la sécurité des riverains, le respect des itinéraires et le nombre de camions affectés au chantier Villeneuve Demain que SNCF déclarera en amont des travaux.

Enfin, l'Agence Grand Villeneuve poursuivra à respecter les engagements pris lors de la concertation préalable (poursuite de l'information des riverains, réduction des flux routiers et pérennisation du dialogue territorial) tout au long de son projet et jusqu'à la fin des travaux qui permettent à chacun d'être tenu informé et de s'exprimer si besoin au sujet des éléments présentés. Rappelons qu'à ce titre, différentes modalités d'information/concertation ont été mis en place depuis 2019 :

- *Site internet du projet : information et actualités du projet,*
- *Newsletter : information actualités du projet, diffusion 2 fois/an,*
- *Création d'une adresse mail spécifique au projet pour recevoir les remarques/ observations,*
- *Comité de suivi rassemblant les acteurs institutionnels.*

Ces modalités d'information/concertation seront pérennisées et même complétées pour assurer l'information du territoire des actualités des travaux avec notamment la diffusion d'« info travaux »

Appréciation du Commissaire enquêteur

Il semblerait que la construction même provisoire d'une passerelle à double voies au-dessus des lignes RER coté chemin des vaches n'est pas réellement possible matériellement et financièrement et qu'il faille abandonner cette solution, néanmoins SNCF afin de limiter les transits par poids lourds a obtenu la possibilité d'approvisionner le chantier en matériaux de TMV par voie ferroviaire et éventuellement par le convoyeur si celui s'avère réversible.

Observation N°4 : THIN Remy – 30/01/2022

Le projet prévoit un démarrage dès janvier 2022 (alors que déjà des travaux ont été anticipés avant l'autorisation environnementale) alors même que l'enquête publique et la consultation du dossier n'a été ouverte que le 10 janvier et ce jusqu'au 8 février.
Est-ce bien raisonnable / légal / éthique ?

Réponse du Maitre d'ouvrage

SNCF rappelle que le code de l'environnement précise en son article L181-30 que :

« Les permis et les décisions de non-opposition à déclaration préalable requis en application des articles L. 421-1 à L. 421-4 du code de l'urbanisme ne peuvent pas recevoir exécution avant la délivrance de l'autorisation environnementale régie par le présent titre.

Toutefois, ***les permis de démolir peuvent recevoir exécution avant la délivrance de l'autorisation environnementale prévue par le présent titre, si la démolition ne porte pas atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 181-3****.*

Par dérogation au premier alinéa du présent article, les permis et décisions mentionnés au même premier alinéa peuvent, à la demande du pétitionnaire et à ses frais et risques, recevoir exécution avant la délivrance de l'autorisation environnementale prévue au présent titre lorsque l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale le permet par décision spéciale motivée, ***à condition que la possibilité de commencer certains travaux avant la délivrance de l'autorisation environnementale ait été préalablement portée à la connaissance du public. Cette décision ne peut concerner que les travaux dont la réalisation ne nécessite pas l'une des décisions mentionnées au I de l'article L. 181-2 ou au I de l'article L. 214-3.*** *»*

Ainsi certains travaux peuvent être autorisés préalablement à l'obtention de l'autorisation environnementale. Pour autant ces travaux ont été réduits autant que possible et limités aux opérations les moins impactantes. A noter que la bande transporteuse ne sera pas mise en fonctionnement avant l'obtention de l'autorisation environnementale.

Appréciation du Commissaire enquêteur

Ces possibilités sont effectivement offertes aux MO par l'article L181-30 du code de l'environnement dans les conditions restrictives de l'article L181-3

Observation N°5 : THIN Remy – 30/01/2022

Les pistes cyclables, au départ présentées comme temporaires en période COVID, et maintenues de fait et sans concertation, n'accueillent quasiment aucun cycliste, uniquement des 2 roues motorisés ou des VL qui doublent les files par la droite, générant de nombreux risques d'accident de la circulation et des nombreux bouchons qui n'existaient pas en 2019 / début 2020, notamment à l'approche du carrefour Pompadour.

Pour la fluidité de la circulation et la sécurité routière au vu de l'impact trafic du projet, notamment en phase travaux, leur retrait devrait être acté.

Réponse du Maitre d'ouvrage

L'Agence du Grand Villeneuve note la problématique de sécurité routière évoqué dans cette observation concernant les pistes cyclables crées à l'issue de la crise COVID. Ce point sera discuté avec le gestionnaire de cette voie puisque SNCF n'est pas compétente sur ce domaine.

Des comités de suivi, réunissant SNCF et les collectivités locales, ont lieu chaque semestre ; ce sujet sera évoqué lors du prochain comité qui aura lieu en juin prochain

Appréciation du Commissaire enquêteur

Sans objet pour le moment, le comité de suivi ne se réunissant qu'en juin 2022 prochain

Observation N°6 : VERRONNEAU Alain – 30/01/2022

Enquête publique modernisation technicentre Villeneuve Parairie

Je souhaiterai soumettre quelques questions aux porteurs du projet de modernisation du technicentre de Villeneuve Prairie :

- Sur le dépliant reçu courant Janvier dans les boîtes aux lettres des riverains, et plus particulièrement sur le plan expliquant les divers aménagements, il apparait une route départementale (D138) qui actuellement n'existe pas. Est-ce que cette route va être créée spécialement pour les besoins du chantier et si tel est le cas, va-t-elle être créée dans le parc interdépartemental des sports ?

- Sur ce même plan, apparaît un convoyeur destiné à évacuer les déblais. Or, la modernisation ne porte pas que sur la seule démolition des bâtiments actuels et donc de l'évacuation des déblais. L'aménagement des nouvelles installations va nécessiter l'apport de matériaux lourds. Par quelles routes vont être acheminés ces matériaux lourds impliquant la circulation de nombreux poids lourds et autres engins ?

- Le pont Wilson, situé au bout delà route départementale 38 est actuellement limité aux poids lourds dont le poids total en charge n'excède pas 19 tonnes. Ce pont a été construit pour permettre le passage de camions plus lourds. La circulation sur ce pont va t-elle être autorisée afin de ne pas faire transiter les poids lourds par la seule avenue Victor Hugo.

- Actuellement, ne nombreux véhicules de la SNCF (Badge apparent) utilisent le "shunt" avenue Henri Corvol, rue Noël, rue Alsace Lorraine, rue Pompadour afin d'éviter la zone du pont de Choisy et ainsi gagner du temps. Ces véhicules roulent souvent à des vitesses élevées, bien au-delà des 30 kilomètres/heure autorisés. Dans ces rues, on peut trouver la proximité de deux écoles, d'un stade, un parc écologique, une ferme où de nombreux enfants transitent. Est-il prévu par la SNCF une sensibilisation à tous les personnels SNCF, à tous les intervenants sur le chantier, à tous les livreurs afin d'éviter le transit de ces véhicules dans ces petites rues ?

- Sur le dépliant, il n'est pas fait état des heures et jours de travail. Le chantier va-t-il se limiter aux jours et heures ouvrables ne provoquant des nuisances sonores que durant ces périodes ?

Je vous remercie par avance de soumettre ces questions aux porteurs du projet (SNCF réseau et SNCF voyageurs).

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 et 3 du registre dématérialisé

Observation N°7 : FRALINE LIDOVE – 02/02/2022

Les camions pourrissent la vie des riverains de l'avenue de Villeneuve-St-Georges depuis des décennies. Aussi est-il inenvisageable d'en accroître la circulation par d'innombrables va-et-vient qu'occasionneraient les travaux de réaménagement puis l'exploitation du technicentre SNCF de V-St-G. Une solution alternative doit impérativement être trouvée à moins que le but visé soit de sinistrer ce quartier pour le vider de ses habitants et le requalifier en zone industrielle

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 et 3 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Comme il est dit plus avant des solutions alternatives sont possibles et seront mises en place par SNCF,

Observation N°8 : Mme SAQUE – 02/02/2022

Plutôt que de faire passer les camions par l'avenue Villeneuve Saint-Georges, pourquoi ne pas utiliser la route qui longe les rails du RER D (route du technicentre d'ailleurs), cela ne dérangerait personne car aucune habitation à cet endroit. J'habite proche de l'avenue de Villeneuve Saint Georges à Choisy-le-Roi et sans vouloir abuser nous subissons beaucoup de nuisances sonores liées aux avions qui survolent nos quartiers, les travaux SNCF qui ont duré plus de 4 mois l'an passé avec un bruit strident toutes les nuits, l'usine des eaux du SEDIF qui émet un son gênant en période nocturne. Notre quartier est déjà bien garni en termes de nuisances.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°3 du registre dématérialisé

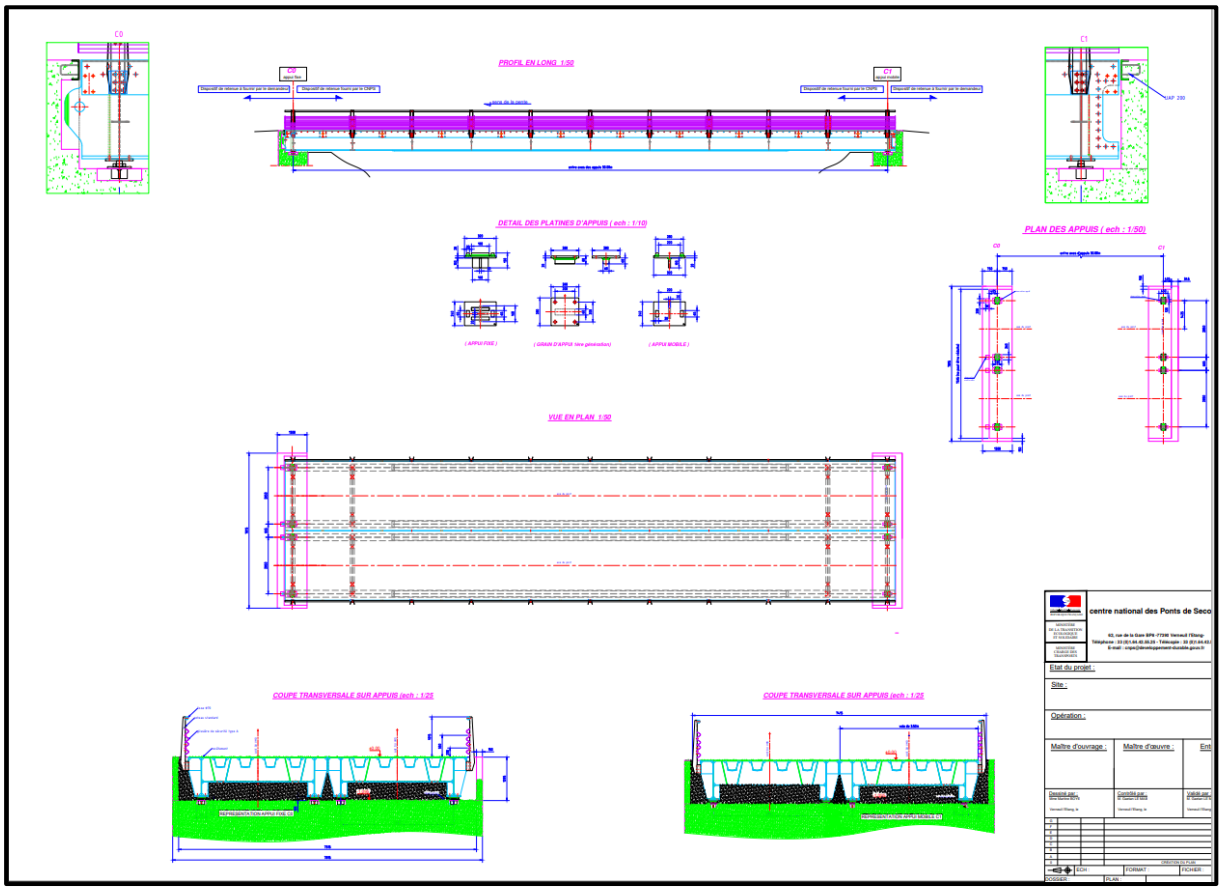
Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir l'appréciation du CE plus avant

Observation N°9 :

Estimation financière et de faisabilité du pont de secours demandée par Monsieur Biaujaud

Dite : **Pièce jointe N° 4**



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Cerema

Vernouil l'Étang, le 01/02/2022

Le centre national des Ponts de Secours

Monsieur,

Pour donner suite à votre demande citée en référence, je vous propose une offre qui, je l'espère, répondra au mieux à votre projet.

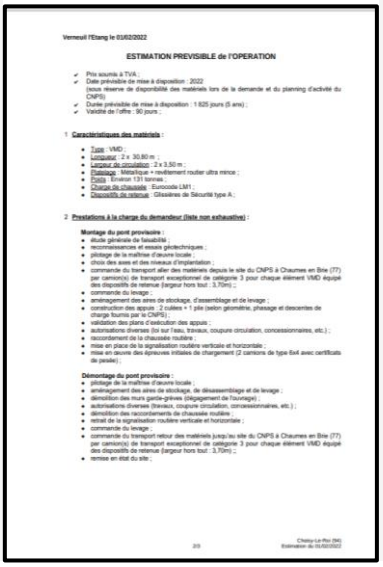
Dès l'accord obtenu de votre part, nous soumettrons à votre signature une convention reprenant les éléments techniques et financiers de l'estimation ci-dessous. À ce sujet, notez qu'il n'y a pas à prévoir d'acompte de confirmation de commande. Par ailleurs, le matériel ne pourra être mis à disposition qu'après signature de la convention. Enfin, les dates de mise à disposition du matériel seront définies conjointement en temps utile.

Je reste à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire et vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mes sincères salutations.

Le Responsable du Service des Études et des Opérations

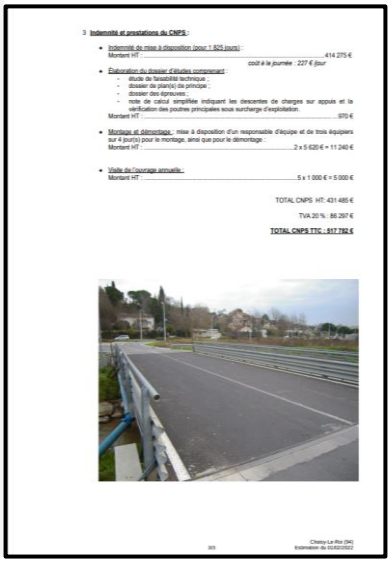
signé

Bruno SCATTOLIN



Vernouil l'Étang le 01/02/2022

ESTIMATION PREVISIBLE de l'OPERATION



Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°3 du registre dématérialisé.

Appréciation du Commissaire enquêteur

Il semblerait que la construction même provisoire d'une passerelle à double voies au-dessus des lignes RER coté chemin des vaches n'est pas réellement possible temporellement, matériellement et financièrement et qu'il faille abandonner cette solution,

Observation N°10 : Contribution de la CGT la CGT - Alexandre BOYER

Veuillez trouver en pièce jointe la contribution à l'enquête publique sur la modernisation du technicentre de Villeneuve des syndicats CGT et UFCM CGT des cheminots de Villeneuve Saint Georges.

Dite : **Pièce jointe N° 5**

SYNDICATS DES CHEMINOTS DE VILLENEUVE SAINT GEORGES

Villeneuve Saint Georges, le 5 Février 2022

CONTRIBUTION DANS LE CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LA MODERNISATION DU TECHNICENTRE DE MAINTENANCE DE VILLENEUVE

Les Syndicats CGT et UFCM-CGT des Cheminots de Villeneuve Saint Georges sont très attentifs et vigilants quant aux évolutions de l'outil de production du Service Public ferroviaire et du complexe sur lequel nous rayonnons tout particulièrement. Ces évolutions sont d'origines diverses (évolutions technologiques, législatives, orientations politiques et stratégies d'entreprises) mais se heurtent à un système ferroviaire en pleine mutation. **Notre site ferroviaire, et ce projet en particulier, est au carrefour de toutes ces évolutions.**

Aussi, comme nous l'avions fait le 18 Avril 2019, en participant à la contribution de notre Secteur Fédéral CGT des Cheminots de Paris Sud-Est dans le cadre de la concertation préalable, notre contribution dans le cadre de l'enquête publique sur la modernisation du Technicentre de Villeneuve, en cours jusqu'au 8 février 2022, s'articule autour du développement global du site, de ses activités, de l'emploi des cheminots, de leurs conditions de vie et de travail, le tout dans l'intérêt du Service Public ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

En effet, outre ce projet structurant, dont nous réaffirmons notre satisfecit quant à la pérennisation de l'activité de maintenance de matériel roulant et d'emplois, le Contrat d'Intérêt National signé en Janvier 2018, qui rayonne également sur le périmètre du Technicentre, est tout autant structurant et essentiel pour le développement de l'activité de l'établissement mais également pour les autres activités ferroviaires et économiques du site.

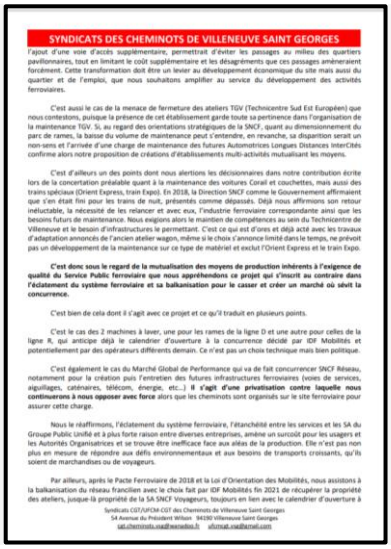
Si le projet s'inscrit en vue d'une modernisation des installations au service d'un matériel spécifique d'une Activité SNCF, il ne saurait se faire ni au détriment des autres matériels ni au détriment des emplois existants. Les gains de temps considérables, obtenus de par le saut technologique évident, sur les opérations de maintenance, tels que les bancs d'essieux notamment, sont au final des emplois de cheminots d'ores et déjà annoncés comme supprimés. Pourtant les besoins existent sur d'autres spécialités pour assurer une maintenance de haut niveau.

L'efficacité du système ferroviaire s'appuie sur les compétences globales des cheminots, spécifiques ou transverses même, si l'on prend un autre type de matériel. Cela vaut également pour les installations mais aussi pour l'organisation de la production. C'est, d'après la CGT, un gage d'efficacité, de souplesse et de réactivité.

Aussi, l'ensemble des projets en cours sur le complexe ferroviaire mérite une approche globale et cohérente, et non des visions juxtaposées. Certains de ces projets devraient se nourrir des autres.

C'est le cas notamment pour le Contrat d'Intérêt National signé en 2018 et qui reprend des propositions portées par nos Syndicats CGT depuis de nombreuses années. Développer le fret ferroviaire nécessite des compétences à maintenir et développer, de même que des installations permettant l'entretien des locomotives (rotondes et accès d'entrées et de sorties) et des wagons, nécessitent des voies de circulation et de service pour assurer les manœuvres. Par la même occasion, le désenclavement du site, par

Syndicats CGT/UFCM-CGT des Cheminots de Villeneuve Saint Georges
54 Avenue du Président Wilson 94190 Villeneuve Saint Georges
cgt.cheminots.vsg@wanadoo.fr ufcmcgt.vsg@gmail.com



SYNDICATS DES CHEMINOTS DE VILLENEUVE SAINT GEORGES

l'ajout d'une voie d'accès supplémentaire, permettrait d'éviter les passages au milieu des quartiers pavillonnaires, tout en limitant le coût supplémentaire et les désagréments que ces passages amèneraient forcément. Cette transformation doit être un levier au développement économique du site mais aussi du quartier et de l'emploi, que nous souhaitons amplifier au service du développement des activités ferroviaires.

C'est aussi le cas de la menace de fermeture des ateliers TGV (Technicentre Sud Est Européen) que nous contestons, puisque la présence de cet établissement garde toute sa pertinence dans l'organisation de la maintenance TGV. Si, au regard des orientations stratégiques de la SNCF, quant au dimensionnement du parc de rames, la baisse du volume de maintenance peut s'entendre, en revanche, sa disparition serait un non-sens et l'arrivée d'une charge de maintenance des futures Automotrices Longues Distances InterCités confirme alors notre proposition de créations d'établissements multi-activités mutualisant les moyens.

C'est d'ailleurs un des points dont nous alertions les décisionnaires dans notre contribution écrite lors de la concertation préalable quant à la maintenance des voitures Corail et couchettes, mais aussi des trains spéciaux (Orient Express, train Expo). En 2018, la Direction SNCF comme le Gouvernement affirmaient que s'en était fini pour les trains de nuit, présentés comme dépassés. Déjà nous affirmions son retour inéluctable, la nécessité de les relancer et avec eux, l'industrie ferroviaire correspondante ainsi que les besoins futurs de maintenance. Nous exigions alors le maintien de compétences au sein du Technicentre de Villeneuve et le besoin d'infrastructures le permettant. C'est ce qui est d'ores et déjà acté avec les travaux d'adaptation annoncés de l'ancien atelier wagon, même si le choix s'annonce limité dans le temps, ne prévoit pas un développement de la maintenance sur ce type de matériel et exclut l'Orient Express et le train Expo.

C'est donc sous le regard de la mutualisation des moyens de production inhérents à l'exigence de qualité du Service Public ferroviaire que nous appréhendons ce projet qui s'inscrit au contraire dans l'éclatement du système ferroviaire et sa balkanisation pour le casser et créer un marché où sévit la concurrence.

C'est bien de cela dont il s'agit avec ce projet et ce qu'il traduit en plusieurs points.

C'est le cas des 2 machines à laver, une pour les rames de la ligne D et une autre pour celles de la ligne R, qui anticipe déjà le calendrier d'ouverture à la concurrence décidé par IDF Mobilités et potentiellement par des opérateurs différents demain. Ce n'est pas un choix technique mais bien politique.

C'est également le cas du Marché Global de Performance qui va de fait concurrencer SNCF Réseau, notamment pour la création puis l'entretien des futures infrastructures ferroviaires (voies de services, aiguillages, caténaires, télécom, énergie, etc...) **Il s'agit d'une privatisation contre laquelle nous continuerons à nous opposer avec force** alors que les cheminots sont organisés sur le site ferroviaire pour assurer cette charge.

Nous le réaffirmons, l'éclatement du système ferroviaire, l'étanchéité entre les services et les SA du Groupe Public Unifié et à plus forte raison entre diverses entreprises, amène un surcoût pour les usagers et les Autorités Organisatrices et se trouve être inefficace face aux aléas de la production. Elle n'est pas non plus en mesure de répondre aux défis environnementaux et aux besoins de transports croissants, qu'ils soient de marchandises ou de voyageurs.

Par ailleurs, après le Pacte Ferroviaire de 2018 et la Loi d'Orientation des Mobilités, nous assistons à la balkanisation du réseau francilien avec le choix fait par IDF Mobilités fin 2021 de récupérer la propriété des ateliers, jusque-là propriété de la SA SNCF Voyageurs, toujours en lien avec le calendrier d'ouverture à

Syndicats CGT/UFCM-CGT des Cheminots de Villeneuve Saint Georges
54 Avenue du Président Wilson 94190 Villeneuve Saint Georges
cgt.cheminots.vsg@wanadoo.fr ufcmcgt.vsg@gmail.com

SYNDICATS DES CHEMINOTS DE VILLENEUVE SAINT GEORGES

la concurrence des lignes Transilien. Sur la ligne R, elle se traduit par la désimbrication des TER Bourgogne-Franche-Comté/Laroche/Paris, qui seront terminus à Montereau et dont le transfert amène les 11 rames supplémentaires comme cité dans le dossier de présentation du projet. On notera que les mises à jour du calendrier n'ont pas été faites et que la temporalité précise du projet n'est pas connue, à l'issu de sa consultation.

Les Syndicat CGT et UFCM-CGT des Cheminots de Villeneuve Saint Georges réaffirment que le site dispose des ressources et compétences, de la superficie pour évacuer les déblais par trains, la CGT demande que cette solution soit réétudiée.

Si la concertation préalable prévoyait l'installation d'un convoyeur (chose faite depuis Juillet 2020) permettant de relier le sud du site au Port Bergeron en enjambant voie ferrée et routière, il ne permet que l'évacuation des déchets. Ce projet continue d'interpeller quant aux circulations routières qui seront générées sur la voirie interne du site, alors qu'une navette ferroviaire est possible, ainsi que sur les voiries communales, notamment dans les quartiers de Triage à Villeneuve Saint Georges et des Gondoles à Choisy Le Roi. Il s'agit de 35 à 40 camions qui entreront et sortiront du site quotidiennement.

Comme nous l'avions déjà affirmé dans le débat public de la concertation préalable, nous portons depuis des années une multimodalité au sud du site, s'articulant entre rail route et fleuve. Aussi l'installation d'un convoyeur doit être l'occasion de permettre aussi l'arrivée des matériaux de construction par ce système, à défaut du rail, et de penser d'ores et déjà à l'après travaux, comme à une utilisation plus large de ce convoyeur. A ce titre, nous nous félicitons de la volonté écrite de HAROPA, dans son avis, de pérenniser cette installation.

C'est donc au regard de toutes ces alertes et menaces qui pèsent autour de ce projet essentiel pour les conditions de transports des franciliens que les Syndicat CGT et UFCM-CGT des Cheminots de Villeneuve Saint Georges expriment leurs inquiétudes quant à l'avenir du Service Public Ferroviaire SNCF sur le site, sur l'emploi des cheminots et de leur statut social, réaffirment leur vigilance absolue sur tout le processus de modernisation du Technicentre et ne manqueront d'intervenir par tous les moyens pour défendre leur outil de travail et l'intérêt général.

Syndicats CGT/UFCM-CGT des Cheminots de Villeneuve Saint Georges
54 Avenue du Président Wilson 94190 Villeneuve Saint Georges
cgt.cheminots.vsg@wanadoo.fr ufcmcgt.vsg@gmail.com

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir la réponse du MO à la question N° 6 du CE

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir l'appréciation du CE plus avant

Observation N°11 : Mme SOLER Micheline

Il faut absolument trouver une solution qui permette d'éviter le passage polluant aussi bien de l'atmosphère, que sonore, que visuel des quartiers habités.la nuisance des passages des camions sur l'avenue de Villeneuve Saint Georges a été dénoncé régulièrement, et pire encore, celle des passages de ceux qui veulent éviter le "30" en passant dans les petites rues.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Les nuisances acoustiques générées par le projet en phase travaux et en phase exploitation ont été étudiées en application stricte de la réglementation en vigueur. Pour cela des comptages de trafic PL/VL ont été spécifiquement réalisés. A partir de ces données réellement constatées, les trafics PL/VL supplémentaires directement générés par le projet Villeneuve demain ont été comptabilisés et modélisés.

La réglementation en vigueur demande que seules les périodes d'activités soient étudiées autrement dit les périodes durant lesquelles le site Villeneuve Demain sera en mesure de générer des nuisances acoustiques. Pour cela les niveaux sonores prévisionnels dans l'étude ont été donnés sur la période de jour (dite période diurne dans l'étude) considérant qu'il n'y aura pas d'activité sur le site la nuit.

L'analyse sur les camions de chantier a été réalisée comme il se doit à l'extérieur du site d'activité selon des hypothèses de trafics routiers qui, comme justifié dans les points précédents, seront finalement plus faibles que ceux étudiés à l'époque (dû à l'approvisionnement ferroviaire du matériel de voie, la possible utilisation d'une toupie sur site, un taux de réutilisation de matériaux potentiellement supérieur à 70%...). Les hypothèses considérées sont ainsi majorantes et tendent à surestimer les niveaux acoustiques finalement attendus.

L'étude réalisée montre alors que l'apport des trafics supplémentaires généré par le projet est négligeable acoustiquement sur le bruit ambiant diurne (7h-22h) ; soit effectivement, pas de changement sur le niveau de bruit moyen perçu quotidiennement actuellement. En synthèse malgré les hypothèses majorantes considérées dans cette étude il a été démontré que le site de Villeneuve Demain sera sans incidence acoustique par rapport à l'état actuel.

Il est également indiqué par ailleurs dans le rapport que : « les émergences ponctuelles des pics de bruit aux passages des camions resteront les mêmes ».

En clair, il faut s'attendre pour les riverains de la RD138 à 64 pics maximum supplémentaires par jour de passages PL en situation de chantier, entre 7h et 22h, qui se confondront plus ou moins aux bruits de trafic existant (avec aujourd'hui 6689 pics dont 477 de PL). Cette augmentation non significative sera alors non perceptible par les riverains à la RD138 et sera alors sans incidence sur les riverains à la RD138.

Pour asseoir encore plus cette conclusion (projet sans incidence acoustique perceptible) il est aussi possible de considérer la réglementation relative aux bruits de bruits de voisinage en considérant :

- *une hypothèse de trafic lent à 30 km/h (favorable aux riverains) ;*
- *un bruit au passage d'un poids-lourds à 80 dB(A) pessimiste en façades des riverains (résultat de mesure PF2 ; le niveau équivalent au passage est inférieur en fait, car il faudrait considérer le niveau sonore émis pendant toute la durée du passage) ;*

- *que la durée résultante des passages sur la journée est de 0.64 heure ;*
- *que l'émergence autorisée serait de +8 dB de jour (jour +5 dB + 3 dB de correction de*

la durée d'apparition) :

on obtient pour une ambiance sonore de 65 dB(A) (façades sur RD138) : une émergence de +3.5 dB (68.5 dB(A) au total).

- *on obtient pour une ambiance sonore de 60 dB(A) (voie d'accès site sncf) : une émergence de +7 dB (67 dB(A) au total).*

Ainsi, malgré des hypothèses pessimistes (favorables aux riverains), les conditions d'exploitation seraient correctes selon la réglementation de bruit de voisinage (même si non applicable), elles le resteraient aussi le long de la voie d'accès au site SNCF.

Ainsi le projet Villeneuve Demain sera sans incidence acoustique perceptible par les riverains de la RD138.

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir l'appréciation du CE plus avant

Observations N°12 – 13 - 14 : M. DUGELAY – COHEN - COHEN **-** 06/02/2022

Demeurant dans le quartier des Gondoles à Choisy le Roi, je vous prie de trouver une solution pour que les camions et autres véhicules ne passent pas par le quartier des Gondoles, et notamment par la RD38 déjà très chargée. Cette rue est étroite et empruntée par de nombreux piétons vélos et trottinettes, enfants et collégiens se rendant leurs écoles respectives. Une augmentation du trafic, déjà dense serait forcément accidentogène. L'e gabarit de la rue oblige déjà les camions à se déporter vers le centre de la route pour éviter d'accrocher les voitures garées sur le côté. Le risque d'accident de véhicule serait donc également accru. Cette augmentation du trafic rendrait la vie des riverains difficile par la pollution de l'air et la pollution sonore qu'elle entrainerait. Il est urgent de trouver une autre solution pour réaliser ces travaux nécessaires en sécurité et dans le respect des riverains.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 et 3 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir l'appréciation du CE plus avant

Observation N°15: M. RUIZMERCADO – 07/02/2022

Est-ce que dans le projet il a été pris en compte des mesures pour limiter/atténuer le bruit généré ? Gondoles Sud, proche lac nous subissons tout au long de l'année les bruits du Carrefour Pompadour, y compris on peut entendre les messages sonores de la gare SNCF... Il n'y a pas de végétation ou relief pour briser le bruit. Habitant sur la "ligne de front" des habitations, rue de la chasse, nous avons aussi reçu de plein fouet les bruits générés par les travaux du technicentre (qui a duré 4 mois il me semble) Je suis conscient des inconvénient de notre position cependant je voulais m'assurer que pour les gros chantiers à venir vous aviez pris des dispositions pour limiter le bruit pendant les travaux, et y compris après les travaux, qu'il y ai une digue ou végétation qui brise le bruit généré par le nouveau technicentre, en direction des riverains Gondoles Sud et des riverains d'autres villes.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à la question N°11 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir l'appréciation du CE plus avant

Observation N°16 et 17: Contribution de Michel Leprêtre, Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre – 08/02/2022

Je me permets de vous transférer par mail la contribution de Michel Leprêtre, Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre, au sujet du projet de modernisation du technicentre Villeneuve-Prairie. Je viens de la déposer également sur le site dédié à l'enquête publique, mais je préfère sécuriser l'envoi en vous l'adressant également par mail. Pouvez-vous me confirmer sa bonne réception ? Je vous remercie et reste à votre entière disposition pour tout complément d'information.

Document dit : **Pièce jointe N° 6**

Projet majeur pour le territoire et le réseau ferroviaire francilien, la modernisation du technicentre de Villeneuve-Saint-Georges est soumise à enquête publique, du 10 janvier au 8 février 2022 :

Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports d'Île-de-France, a engagé en 2016 une politique ambitieuse de renouvellement et de rénovation des trains de la Région. 700 000 voyageurs quotidiens des lignes D et R bénéficient ainsi progressivement du déploiement de près de 200 nouveaux trains Regio 2N et RER NG, depuis 2017 pour la ligne R et à partir de 2019 pour le RER D. Ces trains nouvelle génération permettront d'accompagner la croissance du trafic, notamment sur la ligne D, de renforcer la régularité des lignes et d'améliorer le confort et la sécurité des voyageurs.

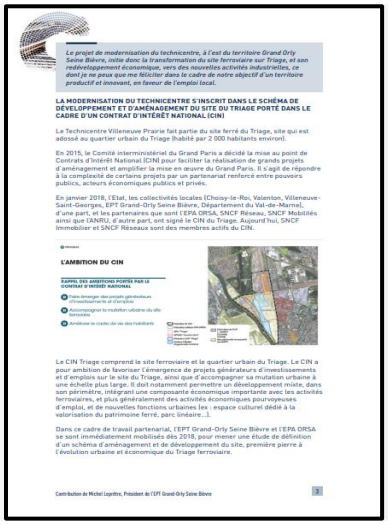
Train Regio 2N — Train RER NG

Source photo : visuel enquête publique sur la modernisation du technicentre de Villeneuve-Prairie

La modernisation du Technicentre de Villeneuve Prairie permettra d'assurer la maintenance des nouveaux trains, en adaptant les installations à l'entretien du matériel roulant nouvelle génération ainsi qu'à l'augmentation de 20% du nombre de trains. De fait, le Technicentre modernisé permettra également l'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs en optimisant la performance de l'entretien des rames (maintenance – nettoyage) et en limitant les temps d'immobilisation des rames par une organisation modernisée et digitalisée. Enfin, ce projet permettra de pérenniser les activités sur site, qui emploie près de 1200 personnes et d'améliorer l'environnement de travail des agents SNCF.

D'un montant d'investissement estimé à 482 millions d'euros, les travaux seront réalisés sur l'emprise ferroviaire du site de Villeneuve Triage maintenu en exploitation, ce qui nécessite de les organiser en deux principales étapes : d'une part, relogement des activités sur site et hors site afin de libérer les emprises nécessaires aux différents ouvrages, et d'autre part, adaptation des voies actuelles, modernisation des équipements et réalisation de nouvelles installations de maintenance.

Contribution de Michel Leprêtre, Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre 3



Le projet de modernisation du technicentre, à l'est du territoire Grand Orly Seine Bièvre, initie donc la transformation du site ferroviaire sur Triage, et son redéveloppement économique, vers des nouvelles activités industrielles, ce dont je ne peux que me féliciter dans le cadre de notre objectif d'un territoire productif et innovant, en faveur de l'emploi local.

LA MODERNISATION DU TECHNICENTRE S'INSCRIT DANS LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT DU SITE DU TRIAGE PORTÉ DANS LE CADRE D'UN CONTRAT D'INTÉRÊT NATIONAL (CIN)

Le Technicentre Villeneuve Prairie fait partie du site ferré du Triage, site qui est adossé au quartier urbain du Triage (habité par 2 000 habitants environ).

En 2015, le Comité interministériel du Grand Paris a décidé la mise au point de Contrats d'Intérêt National (CIN) pour faciliter la réalisation de grands projets d'aménagement et amplifier la mise en œuvre du Grand Paris. Il s'agit de répondre à la complexité de certains projets par un partenariat renforcé entre pouvoirs publics, acteurs économiques publics et privés.

En janvier 2018, l'Etat, les collectivités locales (Choisy-le-Roi, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, Département du Val-de-Marne), d'une part, et les partenaires que sont l'EPA ORSA, SNCF Réseau, SNCF Mobilités ainsi que l'ANRU, d'autre part, ont signé le CIN du Triage. Aujourd'hui, SNCF Immobilier et SNCF Réseau sont des membres actifs du CIN.

L'AMBITION DU CIN

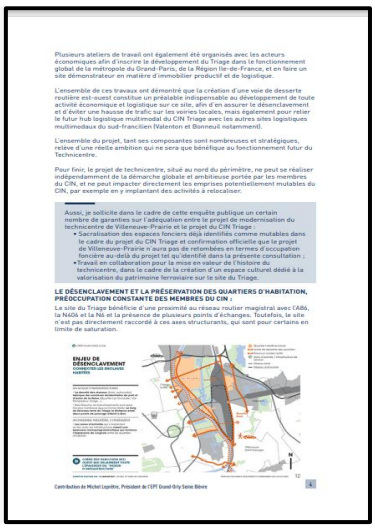
RAPPEL DES AMBITIONS PORTÉES PAR LE CONTRAT D'INTÉRÊT NATIONAL

- Faire émerger des projets générateurs d'investissements et d'emplois
- Accompagner la mutation urbaine du site ferroviaire
- Améliorer le cadre de vie des habitants

Le CIN Triage comprend le site ferroviaire et le quartier urbain du Triage. Le CIN a pour ambition de favoriser l'émergence de projets générateurs d'investissements et d'emplois sur le site du Triage, ainsi que d'accompagner sa mutation urbaine à une échelle plus large. Il doit notamment permettre un développement mixte, dans son périmètre, intégrant une composante économique importante avec les activités ferroviaires, et plus généralement des activités économiques pourvoyeuses d'emploi, et de nouvelles fonctions urbaines (ex : espace culturel dédié à la valorisation du patrimoine ferré, parc linéaire…).

Dans ce cadre de travail partenarial, l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et l'EPA ORSA se sont immédiatement mobilisés dès 2018, pour mener une étude de définition d'un schéma d'aménagement et de développement du site, première pierre à l'évolution urbaine et économique du Triage ferroviaire.

Contribution de Michel Leprêtre, Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre 3



Plusieurs ateliers de travail ont également été organisés avec les acteurs économiques afin d'inscrire le développement du Triage dans le fonctionnement global de la métropole du Grand-Paris, de la Région Ile-de-France, et en faire un site démonstrateur en matière d'immobilier productif et de logistique.

L'ensemble de ces travaux ont démontré que la création d'une voie de desserte routière est-ouest constitue un préalable indispensable au développement de toute activité économique et logistique sur ce site, afin d'en assurer le désenclavement et d'éviter une hausse de trafic sur les voiries locales, mais également pour relier le futur hub logistique multimodal du CIN Triage avec les autres sites logistiques multimodaux du sud-francilien (Valenton et Bonneuil notamment).

L'ensemble du projet, tant ses composantes sont nombreuses et stratégiques, relève d'une réelle ambition qui ne sera que bénéfique au fonctionnement futur du Technicentre.

Pour finir, le projet de technicentre, situé au nord du périmètre, ne peut se réaliser indépendamment de la démarche globale et ambitieuse portée par les membres du CIN, et ne peut impacter directement les emprises potentiellement mutables du CIN, par exemple en y implantant des activités à relocaliser.

Aussi, je sollicite dans le cadre de cette enquête publique un certain nombre de garanties sur l'adéquation entre le projet de modernisation du technicentre de Villeneuve-Prairie et le projet du CIN Triage :

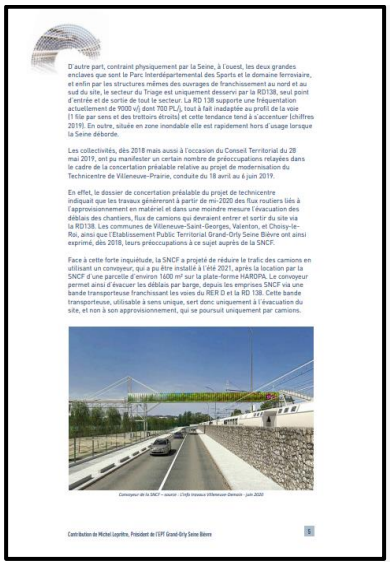
- Sacralisation des espaces fonciers déjà identifiés comme mutables dans le cadre du projet du CIN Triage et confirmation officielle que le projet de Villeneuve-Prairie n'aura pas de retombées en termes d'occupation foncière au-delà du projet tel qu'identifié dans la présente consultation ;
- Travail en collaboration pour la mise en valeur de l'histoire du technicentre, dans le cadre de la création d'un espace culturel dédié à la valorisation du patrimoine ferroviaire sur le site du Triage.

LE DÉSENCLAVEMENT ET LA PRÉSERVATION DES QUARTIERS D'HABITATION, PRÉOCCUPATION CONSTANTE DES MEMBRES DU CIN :

Le site du Triage bénéficie d'une proximité au réseau routier magistral avec l'A86, la N406 et la N6 et la présence de plusieurs points d'échanges. Toutefois, le site n'est pas directement raccordé à ces axes structurants, qui sont pour certains en limite de saturation.

ENJEU DE DÉSENCLAVEMENT DU QUARTIER HAUTES-BORNES

Contribution de Michel Leprêtre, Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre 5



D'autre part, contraint physiquement par la Seine, à l'ouest, les deux grandes enclaves que sont le Parc Interdépartemental des Sports et le domaine ferroviaire, et enfin par les structures mêmes des ouvrages de franchissement au nord et au sud du site, le secteur du Triage est uniquement desservi par la RD138, seul point d'entrée et de sortie de tout le secteur. La RD 138 supporte une fréquentation actuellement de 9000 v/j dont 700 PL/j, tout à fait inadaptée au profil de la voie (1 file par sens et des trottoirs étroits) et cette tendance tend à s'accentuer (chiffres 2019). En outre, située en zone inondable elle est rapidement hors d'usage lorsque la Seine déborde.

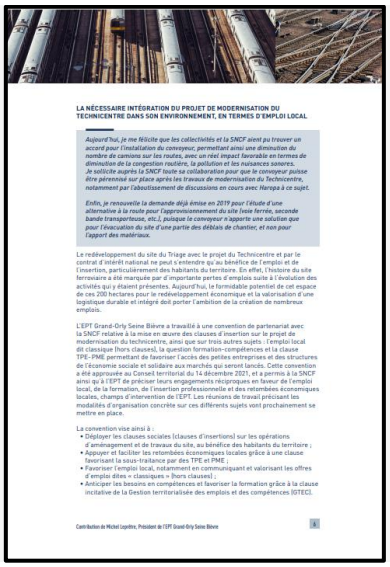
Les collectivités, dès 2018 mais aussi à l'occasion du Conseil Territorial du 28 mai 2019, ont pu manifester un certain nombre de préoccupations relayées dans le cadre de la concertation préalable relative au projet de modernisation du Technicentre de Villeneuve-Prairie, conduite du 18 avril au 6 juin 2019.

En effet, le dossier de concertation préalable du projet de technicentre indiquait que les travaux généreront à partir de mi-2020 des flux routiers liés à l'approvisionnement en matériel et dans une moindre mesure l'évacuation des déblais des chantiers, flux de camions qui devraient entrer et sortir du site via la RD138. Les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Valenton, et Choisy-le-Roi, ainsi que l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre ont ainsi exprimé, dès 2018, leurs préoccupations à ce sujet auprès de la SNCF.

Face à cette forte inquiétude, la SNCF a projeté de réduire le trafic des camions en utilisant un convoyeur, qui a pu être installé à l'été 2021, après la location par la SNCF d'une parcelle d'environ 1600 m² sur la plate-forme HAROPA. Le convoyeur permet ainsi d'évacuer les déblais par barge, depuis les emprises SNCF via une bande transporteuse franchissant les voies du RER D et la RD 138. Cette bande transporteuse, utilisable à sens unique, sert donc uniquement à l'évacuation du site, et non à son approvisionnement, qui se poursuit uniquement par camions.

Convoyeur de la SNCF – source : Crédit travaux Villeneuve Demain - juin 2020

Contribution de Michel Leprêtre, Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre 5



LA NÉCESSAIRE INTÉGRATION DU PROJET DE MODERNISATION DU TECHNICENTRE DANS SON ENVIRONNEMENT, EN TERMES D'EMPLOI LOCAL

Aujourd'hui, je me réjouis que les collectivités et la SNCF aient pu trouver un accord pour l'installation du convoyeur, permettant ainsi une diminution du nombre de camions sur les routes, avec un réel impact favorable en termes de diminution de la congestion routière, la pollution et les nuisances sonores.
Je sollicite auprès la SNCF toute sa collaboration pour que le convoyeur puisse être pérennisé sur place après les travaux de modernisation du Technicentre, notamment par l'aboutissement de discussions en cours avec Haropa à ce sujet.

Enfin, je renouvelle la demande déjà émise en 2019 pour l'étude d'une alternative à la route pour l'approvisionnement du site (voie ferrée, seconde bande transporteuse, etc.), puisque le convoyeur n'apporte une solution que pour l'évacuation du site d'une partie des déblais de chantier, et non pour l'apport des matériaux.

Le redéveloppement du site du Triage avec le projet du Technicentre et par le contrat d'intérêt national ne peut s'entendre qu'au bénéfice de l'emploi et de l'insertion, particulièrement des habitants du territoire. En effet, l'histoire du site ferroviaire a été marquée par d'importante pertes d'emplois suite à l'évolution des activités qui y étaient présentes. Aujourd'hui, le formidable potentiel de cet espace de ces 200 hectares pour le redéveloppement économique et la valorisation d'une logistique durable et intégré doit porter l'ambition de la création de nombreux emplois.

L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre a travaillé à une convention de partenariat avec la SNCF relative à la mise en œuvre des clauses d'insertion sur le projet de modernisation du technicentre, ainsi que sur trois autres sujets : l'emploi local dit classique (hors clauses), la question formation-compétences et la clause TPE-PME permettant de favoriser l'accès des petites entreprises et des structures de l'économie sociale et solidaire aux marchés qui seront lancés. Cette convention a été approuvée au Conseil territorial du 14 décembre 2021, et a permis à la SNCF ainsi qu'à l'EPT de préciser leurs engagements réciproques en faveur de l'emploi local, de la formation, de l'insertion professionnelle et des retombées économiques locales, champs d'intervention de l'EPT. Les réunions de travail précisant les modalités d'organisation concrète sur ces différents sujets vont prochainement se mettre en place.

La convention vise ainsi à :
- Déployer les clauses sociales (clauses d'insertions) sur les opérations d'aménagement et de travaux du site, au bénéfice des habitants du territoire ;
- Appuyer et faciliter les retombées économiques locales grâce à une clause favorisant la sous-traitance par des TPE et PME ;
- Favoriser l'emploi local, notamment en communiquant et valorisant les offres d'emploi dites « classiques » (hors clauses) ;
- Anticiper les besoins en compétences et favoriser la formation grâce à la clause incitative de la Gestion territorialisée des emplois et des compétences (GTEC).

Contribution de Michel Leprêtre, Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre 6

La mise en œuvre de la convention (d'une durée initiale de 4 années, reconductible annuellement), induit l'octroi d'une subvention par la SNCF à l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre de 50 000 € annuels pendant 4 ans, soit une contribution totale de minimum 200 000 €.

Je me réjouis de l'aboutissement de cette collaboration. L'ancrage du site SNCF à Villeneuve-Saint-Georges est historique et de nombreux habitants et usagers du territoire, dans toute leur diversité (anciens cheminots, élus locaux, employés actuels, amoureux du train et du monde ferroviaire) y sont très attachés. De plus, la modernisation du site par la SNCF, signataire du protocole d'action Territoire d'Industrie, participe à conforter la vocation productive du territoire et particulièrement de l'activité de maintenance qui est très importante sur le territoire avec de nombreux sites d'excellence tels que celui d'Air France industrie qui sont pourvoyeurs d'emplois techniques. Ce travail commun est un moyen de tisser encore le lien entre l'activité de la SNCF et les collectivités, pour un retour direct et concret aux habitants.

C'est également pour ces raisons qu'il me paraît fondamental que l'histoire du technicentre de Villeneuve Prairie puisse trouver toute sa place dans le projet d'équipement culturel dédié à la valorisation du patrimoine ferroviaire du CIN Triage. Villeneuve Prairie, tout en développant en parallèle son activité actuelle, y trouverait toute sa place, à la fois comme témoin de l'histoire du transport ferré, mais aussi comme acteur de son changement, à la fois par la modernisation des métiers mais aussi de toute son activité, précieuse pour l'adaptation de notre monde au changement climatique.

Je souhaite également que Villeneuve Triage puisse retrouver un centre d'apprentissage en lien avec la modernisation du Technicentre.

Pour conclure, L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et la SNCF ont su ces dernières années développer leur partenariat, avec des résultats concrets, dans l'intérêt des habitants. *Les actions communes ont déjà porté sur l'installation du convoyeur et la mise en place d'un partenariat en faveur de l'emploi local. L'enjeu du projet de modernisation du technicentre de Villeneuve-Prairie est d'y développer l'activité actuelle, en répondant ainsi à une réelle nécessité économique et environnementale. La vocation première du CIN est d'ailleurs le retour « en grand » de l'activité du site du Triage, à travers le fret ferroviaire qui correspond à une attente des cheminots, des habitants, et des élus de l'Etablissement Public Territorial du Grand Orly Seine Bièvre comme de la métropole du Grand Paris.*

Je souhaite aussi attirer l'attention sur le risque « d'atomisation » de la SNCF en différentes entités qui peut compliquer le dossier. Le découpage de la SNCF lié au principe du « marché libre et non faussée » obligeant, par la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, les autorités organisatrices à mettre en concurrence a des conséquences qui ne sont pas explicites aujourd'hui. Je pense à la qualité du travail, aux conditions de travail ainsi qu'à la remise en cause du statut des cheminots. Nous avons pu observer ce phénomène avec l'ouverture à la concurrence dans le fret ferroviaire et les restructurations de l'activité Fret de la SNCF et qui ont provoqué la chute brutale du fret ferroviaire en France.

Je souhaite aujourd'hui que ce travail puisse être poursuivis sur d'autres aspects :
- *Confirmation officielle de la sacralisation du foncier du CIN Triage, et participation de SNCF Voyageur, aux côtés de SNCF Réseau et SNCF Immobilier au tour de table du CIN Triage*
- *Poursuite de la réduction des nuisances liées au travaux de modernisation du Technicentre de Villeneuve Prairie*
- *Participation au projet d'espace culturel dédié à la valorisation du patrimoine ferré*

Contribution de Michel Leprêtre, Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre 7

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir la réponse du MO à la question N° 6 du CE

Appréciation du Commissaire enquêteur

Concernant le schéma de développement et d'aménagement du site du triage porté dans le cadre d'un contrat d'intérêt national (CIN) ce projet ne fait pas parti de l'objet de l'enquête et ne peut être traité en l'état.

Concernant le désenclavement de la zone ferroviaire qui est en effet une préoccupation importante de ce site, SNCF pour ce qui concerne les travails prévus du TMV, limitera au plus près les allées et venue des poids lourds en utilisant un tapis convoyeur déjà en place dont la réversibilité est à prévoir, et des transits importants par voie ferroviaires pour les matériaux de construction ainsi que la mise en place d'un concasseur et d'une centrale à béton.

Observation N°18 et 19:

Je vous prie de trouver ci-joint la contribution de M. Gaudin, Maire de Villeneuve-Saint-Georges.

Document dit : **Pièce jointe N° 7**

Contribution de Philippe Gaudin, Maire de Villeneuve-Saint-Georges, à l'enquête publique portant sur la modernisation du technicentre de Villeneuve prairie

Le projet de modernisation du technicentre Villeneuve Prairie a fait l'objet d'une enquête publique du 10 janvier au 8 février 2022. L'ambition de ce projet est d'accompagner la modernisation des trains rattachés au RER D et à la ligne R du Transilien, notamment en adaptant les sites de maintenance et de remisage des rames, et de faire face à l'augmentation du trafic.

Les éléments présentés dans l'enquête publique appellent de la Ville de Villeneuve-Saint-Georges

les remarques, réserves ou besoins de compléments détaillés ci-après.

Préambule :

Il convient de rappeler que le site n'est pas directement raccordé au réseau routier national : son accès ne peut s'effectuer que par la RD 138, en traversant le quartier résidentiel de Triage, ce qui engendre de nombreuses nuisances pour les riverains. Cela conforte la nécessité de désenclaver le site, portée également dans le cadre du Contrat d'Intérêt National (CIN), en créant un axe est-ouest qui permettrait, outre la desserte du projet de développement économique, de relier le quartier résidentiel du Triage aux aménités urbaines.

Trafic routier :

Situé entre les voies ferrées et la Seine, le quartier de Triage constitue un « *village* » d'un peu plus de 2 200 habitants, soit 7 % de la population villeneuvoise. Contraint physiquement par la Seine, à l'ouest, les deux grandes emprises que sont le Parc Interdépartemental des Sports et les voies ferrées à l'est et au Nord, le quartier du Triage est uniquement desservi par la RD138, seul point d'entrée et de sortie de tout le secteur.

La RD 138 supporte une fréquentation actuellement de 8195 véhicules/jour dont 725 poids lourds (PL)/jour (2018), tout à fait inadaptée au profil de la voie (1 file par sens et des trottoirs étroits) et cette tendance tend à s'accentuer. En outre, située en zone inondable elle est rapidement hors d'usage lorsque la Seine déborde.

La circulation de 64 PL supplémentaires par jour sur la RD 138(p. 419 de l'Etude d'Impact) interpelle. En effet, le quartier de Triage est un quartier en mutation, qui fait ou fera l'objet de plusieurs opérations immobilières dans la même temporalité que les travaux de modernisation du technicentre. Ainsi, l'effet de cumul de poids lourds sur la RD138 viendra dégrader une situation déjà critique, en matière de trafic routier, pour les Triageois.

Par ailleurs, l'ensemble du site n'est accessible par la route que par la section Nord de la RD 138 puis par la voie Chenal Muzey qui est inaccessible en cas de crue et dont la hauteur du passage sous les voies ferrées est limitée. A cet égard la figure 18 page 18 de l'Etude d'Impact est erronée. En effet, les véhicules lourds (sauf transports en commun et collecte des déchets) ne peuvent venir de la section sud de la RD 138 depuis l'Essonne car le Pont Wilson permettant de faire la jonction entre la RN6 et la RD 138 au-dessus du faisceau ferroviaire leur est interdit.
La Ville de Villeneuve-Saint-Georges souhaite que le flux de camion induit par les travaux soit réduit au maximum et que des alternatives à la route, comme l'utilisation des voies ferrées ou des transports fluviaux, soient favorisées pour l'acheminement des matériaux notamment.

Bande transporteuse ou convoyeur :

La bande transporteuse appelée également convoyeur permet de lier la zone de stockage (située dans l'emprise SNCF) et la plateforme portuaire, rendant possible l'évacuation des déblais par voie fluviale.

Il est indiqué à la page 417 de l'Etude d'Impact que cette bande transporteuse n'est pas amenée à perdurer à l'issue des travaux. Or, la multitude de chantiers à venir, dans un périmètre proche de celui du port Bergeron, laisse à penser que le dispositif pourrait être pérennisé afin de limiter l'impact de ces travaux sur la RD 138 et développer le transport fluvial.

La Ville de Villeneuve-Saint-Georges se félicite de l'installation de cette bande transporteuse et souhaite qu'elle puisse être pérennisée pour des chantiers connexes comme le projet du CIN par exemple.

Risque inondation :

Le site est fortement exposé aux risques d'inondation, en raison de la proximité de la Seine. Il est situé en zone orange clair et orange foncé du Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Marne et de la Seine (PPRI), approuvé par arrêté préfectoral en novembre 2007.

L'enclavement du site et plus généralement du quartier de Triage, accroit considérablement sa vulnérabilité face au risque inondation d'autant plus que, le quartier de Triage ne dispose pas de murettes anti-crue le long des berges. Par débordement de la Seine par résurgence des réseaux d'assainissement, la RD 138 peut se trouver immergée en plusieurs endroits, rendant l'accessibilité au quartier et au site ferroviaire très difficile voire impossible.

La Ville de Villeneuve-Saint-Georges s'associe à l'avis formulé par le Conseil Départemental du Val- de-Marne à savoir :

« *L'évaluation des déblais et des remblais comptabilise des volumes correspondant aux bâtiments démolis dans le cadre du projet comme volumes rendus à l'expansion des crues. Or, si ces bâtiments à démolir, situés en zone inondable, ne sont pas étanches jusqu'au niveau de la crue de 1910, ils se remplissent en cas de crue. Les seuls volumes rendus à l'expansion de crue, si on démolit ces bâtiments, sont donc uniquement ceux de leurs murs. Etant donné l'ampleur des chiffres indiqués, il est clair que c'est l'intégralité des bâtiments qui est pris en compte dans les calculs (...).*

***Au vu de ces éléments, il serait pertinent de vérifier qu'en ne comptabilisant que les volumes des murs, le bilan délais/remblais reste positif* »**

Patrimoine naturel et paysager :

L'étude d'impact identifie sur le site une faune et une flore assez diversifiées en espèces (p. 413 de l'Etude d'Impact). Le site se distingue par la présence de quelques espèces remarquables, qui s'explique probablement par la convergence de divers facteurs (mosaïque d'habitat, corridor fluviale).

Par ailleurs, l'aire d'étude rapprochée intègre la Seine et ses berges (carte p.393 de l'Etude d'Impact) qui jouent à la fois le rôle de réservoir de biodiversité et de corridor écologique au titre du Schéma Régional de Cohérence Écologique. En conséquence, le projet de requalification du quartier de Triage a été réfléchi afin d'intégrer la création de cheminements doux autour du quartier qui s'inscrivent dans des continuités écologiques à conforter et à poursuivre dans les relations avec les berges de la Seine et le Parc Interdépartemental des Sports, et à plus large échelle avec Créteil et Valenton.

La Ville de Villeneuve-Saint-Georges souhaite que des mesures d'accompagnement ou de réduction des impacts des travaux soient prises. Un effort notamment sur la définition d'un phasage de travaux fin permettant de respecter le calendrier écologique des espèces (période de reproduction ou de nidification par exemple) devra être fait.

Contrat d'Intérêt National (CIN) Triage :

En Janvier 2018, la Ville de Villeneuve-Saint-Georges au côté des villes de Choisy-le-Roi et Valenton, de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre, du Département du Val-de-Marne et de l'Etat, d'une part,

et les partenaires que sont l'EPA ORSA, SNCF Réseau, SNCF Mobilités ainsi que l'ANRU, d'autre part, ont signé le CIN du Triage. Aujourd'hui, SNCF Immobilier et SNCF Réseaux sont des membres actifs du CIN.

Le CIN a pour ambition de favoriser l'émergence de projets générateurs d'investissements et d'emplois sur le site du Triage, et d'accompagner sa mutation urbaine.

Le développement de ces projets est cependant conditionné par le désenclavement et l'amélioration de la desserte du site par tous les modes, notamment par la création d'une nouvelle voie est- ouest assurant la desserte des projets de développement économique logistique, qui éviterait les quartiers d'habitation.

L'ensemble du projet, tant ses composantes sont nombreuses et stratégiques, relève d'une réelle ambition métropolitaine, voir régionale ou nationale, qui ne sera que bénéfique au fonctionnement futur du technicentre.

Pour finir, le projet de technicentre, situé au nord du périmètre, ne peut se réaliser indépendamment de la démarche globale et ambitieuse portée par les membres du CIN, et ne peut impacter directement les emprises potentiellement mutables du CIN, par exemple en y implantant des activités à relocaliser.

La ville de Villeneuve-Saint-Georges s'associe à l'avis formulé par l'Etablissement Public Territorial Grand Orly Sein Bièvre et sollicite dans le cadre de cette enquête publique un certain nombre de garanties sur l'adéquation entre le projet de modernisation du technicentre de Villeneuve-Prairie et le projet du CIN Triage à savoir :

Sacralisation des espaces fonciers déjà identifiés comme mutables dans le cadre du projet du CIN Triage et confirmation officielle que le projet de Villeneuve-Prairie n'aura pas de retombées en termes d'occupation foncière sur le périmètre du CIN Triage ;

La mise en valeur de l'histoire du technicentre et la valorisation du patrimoine ferroviaire sur le site du Triage.

Emploi local et insertion :

Au vu de l'ampleur et du coût du projet, il apparait nécessaire d'intégrer le projet de modernisation du technicentre dans son environnement, en termes d'emploi local notamment.

La Ville de Villeneuve-Saint-Georges se félicite donc de la convention partenariale, entre l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et la SNCF, relative à la mise en œuvre des clauses d'insertion sur le projet de modernisation du technicentre, ainsi que sur trois autres sujets : l'emploi local dit classique (hors clauses), la question formation-compétences et la clause TPE-PME permettant de favoriser l'accès des petites entreprises et des structures de l'économie sociale et solidaire aux marchés qui seront lancés.

La mise en œuvre de la convention (d'une durée initiale de 4 années, reconductible annuellement), induit l'octroi d'une subvention par la SNCF à l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre de 50 000 € annuels pendant 4 ans, soit une contribution totale de minimum 200 000 €.

Enfin, si le projet venait à générer un flux de personnel qualifié significatif avec une installation pérenne de leur famille, la Ville de Villeneuve-Saint-Georges souhaiterait pouvoir disposer d'une estimation chiffrée de ce flux afin d'anticiper les équipements scolaires, associatifs et autres sur le quartier.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir la réponse du MO à la question N° 6 du CE

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir l'appréciation du CE plus avant.

4.2.- OBSERVATIONS REÇUES SUR LES REGISTRE PAPIER.

4.2.1.- Registre déposé en mairie de Villeneuve-Saint-Georges

Aucune observation n'a été déposée sur ce registre

4.2.2.- Registre déposé en mairie de Choisy-le-Roi

Observation N°1 : M. BIAUJAUD 20/01/2022

La SNCF soumet actuellement à *enquête publique* un très grand projet de 500 millions d'euros sur le site de Villeneuve-triage en grande partie sur le territoire de Choisy le Roi : La Construction de grands bâtiments et d'aménagement de voies ferrées pour implanter un centre de maintenance et d'entretien du matériel ferroviaire des lignes RER D et R.

Ce projet à l'étude depuis plusieurs années a fait l'objet d'une concertation préalable organisée sous le contrôle de la *Commission Nationale du Débat Public* qui a désigné monsieur Paul CARRIOT en qualité de *garant* de la procédure de concertation. La période retenue pour cette présentation du projet de la SNCF (2020/2021) était particulièrement mal choisie cela correspondait précisément aux périodes électorales des élections municipales et départementales.

Les équipes municipales sortantes ont très peu participé aux débats et n'ont pas manifesté d'intérêt pour cette opération majeure, totalement financée sur fonds publics, présentées par la SNCF comme un projet exemplaire.

Les rares avis recueillis au cours de la concertation étaient majoritairement favorables au projet... cependant les représentants de Choisy ont dès le début souligné les graves nuisances de la croissance du trafic sur la RD 138. Des milliers de camions prévus par la SNCF tant pour les démolitions que pour les constructions et les aménagements et ultérieurement pour l'exploitation du Technicentre circuleront Avenue de Villeneuve Saint Georges, devant les principaux équipements municipaux (Piscine, Théâtre, Centre de Loisirs ... et peut-être un futur Collège).

Le seul avis officiel formulé dans le cadre de la concertation par un organisme représentant les collectivités locales, a été émis le 23février 2021 pat l'EPT GRAND ORLY SEINE BIEVRE. Son rapport très détaillé insiste sur l'état de congestion des axes routiers autour du site, sur le trafic routier que supporte la RD 138 voie inadaptée en raison de son profil : une file dans

chaque sens et trottoirs très étroits. Selon ce rapport le trafic généré par les travaux du Technicentre, vont dégrader la situation déjà critique pour les riverains ... La tranquillité et la sécurité des habitants du quartier Gondoles -Sud sont gravement compromis.

Le Garant de la concertation publique, monsieur CARRIOT, dans son rapport de mandat affirmait dès les premières lignes de son rapport que *la priorité consiste à approfondir les pistes visant à désengorger la RD 138... la SNCF se doit d'imaginer des solutions alternatives en lien avec les collectivités concernées... la SNCF doit répondre avec précision aux diverses pistes proposées.*

L'énorme dossier présenté par la SNCF à l'Enquête Publique, n'apporte aucune réponse aux inquiétudes manifestées dans la concertation préalable, la seule voie d'accès au futur chantier reste la RD 138... La SNCF n'a pas jugé utile d'étudier les solutions alternatives, pourtant simples, proposées par monsieur CARRIOT garant du débat public, et par toutes autres pistes de réflexion... En l'état le projet de Technicentre TVM doit faire l'objet d'une opposition déterminée de tous les riverains et des instances représentatives des collectivités locales

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°3 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Comme il est dit plus avant des solutions alternatives sont possible et seront mise en place par SNCF, en contrepartie d'un suivi des bonnes pratiques de circulation prises par les prestataires concernés par les démolitions et les approvisionnements effectués par voie routière.

Observation N°2 : COSTA Danielle – 24/01/2022

Présidente de l'association Choisyenne pour la dérivation de la RD 38. Ayant participé à la concertation publique dont Mr Paul CARRIOT était le garant, j'espère que la solution du transport par voie fluviale soit retenue pour tout transport, 64 passages supplémentaires de camions sur la RD38 déjà saturée, et défoncée n'est pas une solution envisageable.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 et 3 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Comme il est dit plus avant des solutions alternatives sont possible et seront mise en place par SNCF, en parallèle d'un suivi des bonnes pratiques de circulation prises par les prestataires concernés par les démolitions et les approvisionnements.

Observation N° 3 : Mme BRONDEL – 31/01/2022

Habitante de l'avenue de Villeneuve st Georges, je dois supporter le bruit des camions et des voitures. J'ai des murs fissurés par les vibrations du passage incessant des véhicules. Je souhaiterais vivement que l'accès au Centre technique de Villeneuve- Triage se fasse par des chalands pendant et après les travaux.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à la question N°11 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir l'appréciation du CE à l'observation N°1 du registre papier

Observation N° 4 : M. et Mme COSTA – 31/01/2022

Historique 1985 - 1987

Le site de triage propriété de la SNCF

L'entretien du matériel roulant est délocalisé à Joué-Lès-Tours (37).

Les hectares vidés des anciennes activités ne peuvent pas être accessibles car la RD 38 (avenue de Villeneuve St Georges) n'a pas, à l'époque, les caractéristiques permettant aux poids-lourds de se croiser.

La SNCF toute puissante, de conserve avec le département, la ville de Choisy Le Roi et celle de Villeneuve St Georges doivent trouver le moyen de rendre accessible le site de Villeneuve Triage à « moindre coût ».

Les communistes, au profit de la SNCF, inventent un stratagème pour élargir la RD 38.

Les platanes plantés depuis plusieurs décennies, sont subitement déclarés malades ; ils bordaient l'avenue de Villeneuve St Georges de chaque côté, en partant de la piscine de Choisy le Roi, jusqu'au parc des Gondoles. Les Platanes sont TOUS abattus !

L'avenue, libre de ses arbres devenus « gênants » fait l'objet d'un élargissement afin que les poids-lourds puissent se croiser.

A la fin des années 80 et à moindre à coût, le quartier pavillonnaire des Gondoles bordant la Seine va rapidement se transformer en cauchemar pour ses riverains abusés.

PERIODE 1990 - 1996

Le trafic va augmenter de façon exponentielle (poids-lourds, véhicules de toutes sortes) car la SNCF a su louer très rapidement les hectares laissés vacants en 1987.

Une zone privée « la Zone des Flandres », depuis, profite à plein de l'aubaine, en permettant aux entreprises de s'installer avec un accès direct par la RD 38.

PERIODE 1997 - 2012

Entre l'inertie des municipalités communistes pour trouver une solution de désenclavement et le département aux ordres de la SNCF, les habitants des Gondoles vont être laissés sans recours ni solutions.

« L'Association pour la déviation de la RD 38 » est créée à l'initiative de riverains excédés par l'inertie des municipalités, non concernées pas le cauchemar quotidien que vivent les habitants.

Un combat sans espoir va se jouer pendant 12 ans malgré des victoires sur le plan médiatique et des solutions jamais mises en œuvre.

La RD 38 verra le 1er radar automatique 30 Km/h installé en zone urbaine, en métropole.

Des projets sérieux de déviation, étudiés par des cabinets indépendants, terminent tous aux archives départementales (tous ces projets sont consultables aux archives de l'association citée ci-dessus).

LE PROJET DE TECHNICENTRE DE VILLENEUVE PRAIRIE 2022 - 2026

Ce projet d'envergure vise à réinstaller ce qui a été délocalisé il y a 35 ans ! ! !.... CQFD ! ! !

La SNCF n'a pas envisagé de passer ailleurs qu'au milieu des Gondoles Sud, via la RD 38. L'avantage premier est que l'avenue de Villeneuve St Georges, sera utilisée une fois de plus au détriment des habitants et de leur sécurité, ce pendant 4 ans.

Toutefois :

Le département et les villes concernés ne sont plus dirigés par des communistes I

A notre connaissance, la SNCF n'est pas propriétaire de la RD 38 !

Un projet de cette dimension doit alerter les pouvoirs publics et les nouvelles majorités pour que la SNCF, à défaut de réparer les 35 ans de cauchemar subis par les riverains, soit dans l'obligation de ne plus se comporter comme une entreprise aux douteuses vertus.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2, 3, 11 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Comme il est dit plus avant des solutions alternatives sont possibles et seront mises en place par SNCF, en contrepartie d'un suivi des bonnes pratiques de circulation prises par les prestataires concernés par les démolitions et les approvisionnements effectués par voie routière. SNCF s'est engagée à faire transiter un maximum de matériaux et matériels par voie ferrée et/ou par voie fluviale si la réversibilité du convoyeur est faisable.

Voir aussi l'appréciation du CE à l'observation N°1 du registre papier

Observation N°5 : M AYMARD – 01/02/2022

Je n'imagine pas un trafic routier d'une telle importance sur la RD 138 dans le cadre des travaux sur le Technicentre de Villeneuve. La plupart des routes du quartier sud sont d'ailleurs interdites aux camions de plus de 1,3t..

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 et 3 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir l'appréciation du CE aux observations N°2 et 3 du registre dématérialisé

Observation N°6 : Mme DUPONT-GIRARD – 01/02/2022

Même observation que précédemment.

Observation N°7 : M. BIAUJAUD - 01/02/2022

COLLECTIF GONDOLE SEINE

UNE ETUDE D'IMPACT INSUFFISANTE – AUCUNE ANALYSE DES RETOMB2ES SUR LES PROCHES QUARTIER D'HABITAT

PAS D'ALTERNATIVE EN CAS DE BLOCAGE DU SEUIL D'ACCES AU SITE H

La Sncf s'engage dans un *projet d'avenir* le **Technicentre Villeneuve Demain** présenté comme une *opération exemplaire... un projet orienté vers la performance*...alors qu'aucune disposition n'est prise pour accéder au nouveau Technicentre en cas d'impossibilité d'atteindre le site par le passage inférieur sous les voies du RER D - Rue du Chenal Musey.

La SNCF ne peut ignorer que les passages sous les ponts des voies de chemin de fer sont inondés et impraticables plusieurs jours voire plusieurs semaines lors des crues décennales, de plus en plus fréquentes...

Sans faire référence aux crues catastrophiques de 1910, 1924,1955, où la majeure partie du site de Triage était inondée, nous pouvons rappeler les crues de 1982,1999, 2006 2016, 2018 qui ont toutes rendu la circulation impossible sur la RD 138 et la rue du Chenal Musey... **Comment est-ce possible de programmer une opération d'importance sans tenir compte d'une telle contrainte prévisible ?**

Autres difficultés, tout accident de voirie, provoque l'arrêt de la circulation sur la RD138, phénomène assez fréquent sur une voie surchargée. En outre les passages sous les ponts

sont interdits aux camions hors gabarit ou de grande hauteur... Enfin les fréquents chantiers de voierie su la RD 138 provoquent des réductions de trafic très perturbantes.

Plus important, la RD 138 est la voie principale de 2 quartiers d'habitation densément peuplés, bordés par de nombreux équipements publics fréquentés par des enfants : Groupe scolaire de Villeneuve Triage, centre de loisirs maternels des Gondoles, crèche départementale des Gondoles, théâtre-cinéma Paul Eluard, piscine Jean Andrieu... Et en projet Maison de santé, collège en bord de Seine.

Comment la SNCF pourrait-elle supporter de voir la circulation engendrée par son chantier responsable d'un accident de personne ?

GESTION OPTASSE DES EAUX PLUVIALES

Le projet prévoit de rejeter les eaux pluviales dans 2 mares existantes de part et d'autre de la ligne de grande ceinture... en espérant ne pas bouleverser leur équilibre biologique. L'importance des surfaces étanchées suite aux constructions et aménagements engendrera un volume d'eau de pluie non mesuré. Or la capacité des mares n'est pas extensible.

La fréquence des orages torrentiels d'été risque de provoquer des débordements des 2 mares... Et de rendre impossible l'évacuation des eaux pluviales.

En cas de crue, le niveau des mares sera tel que les rejets gravitaires seront impossibles. **Quelle solution est prévue par la SNCF en cas d'impossibilité de rejet ?**

NOUVEL ACCES PROVISOIRE OU DEFINITIF

PONT DE SERVICE AU DESSUS DES VOIES DU RER D

Depuis 50 ans la SNCF propriétaire des 780 hectares du Triage de Villeneuve n'a pas jugé utile de recréer un passage secondaire permettant un accès permanent pour tous type de véhicules :

En cas de circonstances exceptionnelles : Crues décennales interrompant la circulation sur la rue du Chenal Musey, et la RD 138, accès difficile ou impossible en cas d'accident ou de travaux de voirie, accès impossible pour les transports exceptionnels de grand gabarit.

Mis aussi en usage quotidien pour réduire la circulation dans les quartiers d'habitat des Gondoles Sud et de Villeneuve Triage.

Jusqu'en 1985, date de suppression de l'arrêt RER D Villeneuve Prairie, et de la démolition du bâtiment voyageurs, il existait au nord de la gare, un Passage à Niveau, d'usage exceptionnel (nuit ou interruption momentané du RER D) permettant de desservir le site du Triage, en transport hors gabarit, super lourd, ou en période de crue... mais également d'assurer l'accès des moyens de secours, pompiers ou forces de l'ordre en cas de sinistre d'ampleur.

L'argument avancé par la SNCF pour justifier la suppression de et accès secondaire de secours était : La disparition des activités de transit marchandises sur le Triage, et l'abandon des Magasins Généraux.

Or chacun le reconnaît, le projet TECHNICENTRE DEMAIN amorce de manière exemplaire le réinvestissement de la SNCF sur une partie des 780 hectares du site de Triage... Cette opération financée à hauteur de 500 millions d'euro par la région et Ile-de-France Motilités, représente une opportunité idéale de recréer un accès secondaire pour un cout limité inférieur à 1 % du montant global.

La solution la plus simple est d'implanter un pont de service accessible aux poids lourds, au-dessus des voies de l'actuel RER D, à l'emplacement de l'ancien passage à niveau. Pont métallique à 2 voies dont l'usage sera réservé au trafic PL et VL du Technicentre et de l'ensemble du Triage. Les espaces sont disponibles de part et d'autre des vois ferres ligne D pour implanter des rampes de pente d'environ 10%.

Les rampes d'accès d'environ 60/70 m pourraient être réalisées en éléments d'ossature métallique, ou en remblai entre murs de soutènement en béton préfabriqué. Un organisme d'état le CENTRE

NATIONAL DES PONTS DE SECOURS est parfaitement en mesure de répondre en urgence à l'installation d'un tel pont, dont le modèle pour de nombreux anciens choisyens est l'autopont métallique du carrefour Rouget de L'Isle en service entre 1968 et 1992.

Les 2 rampes seront raccordées aux voies existantes, déjà accessibles aux PL :

Côté Ouest la rampe se raccordera au Chemin des Bœufs, voie communale de Créteil et Choisy, qui nécessitera des aménagements mineurs. La rampe sera implantée sur des terrains à l'abandon libres de tout usage. –

Coté Est la rampe se raccordera à la voie de desserte du site de Triage qui doit être rénovée et doublée de parkings, à l'issue du Chantier du TECHNICENTRE.

Le chemin des Bœufs, passe sous la *gare CRETEIL/POMPASOUR* du RER D, puis se raccorde à l'échangeur qui dessert dans chaque sens les voies de la RD 86.

Cette voie ainsi que son prolongement est implantée en zone d'activités jusqu'au PORT d'ALFORTVILLE en dehors de toute zone d'habitat... Le trafic ne provoquera pas de nuisances aux riverains.

L'accès au Parc Interdépartemental Paris Val de Marne implanté sur le Chemin des Bœufs, devra être réaménagé, la barrière d'accès repositionnée, pour garantir la sécurité des usagers du Parc.

COLLECTIF GONDOLE SEINE *Jean BIAUJAUD Architecte-Urbaniste*

Est joint à ce document un plan représentant la possibilité d'un pont

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 et 3 du registre dématérialisé

Concernant la gestion des crues et d'infiltration des mares :

Les capacités d'infiltration de la mare sont effectivement naturellement limitées. Dans le cas où la mare sud ne disposerait pas de capacités d'infiltration suffisante pour infiltrer les pluies fortes (> 10 ans), alors un trop plein de connexion permettra de diriger ces eaux vers le réseau concessionnaire du SYAGE en application d'une autorisation de déversement dédiée. La priorité étant donné à l'infiltration en application notamment des exigences du SAGE.

Pour rappel, une notice de gestion des eaux pluviales est jointe à l'étude d'impacts ; celle- ci a fait l'objet d'une concertation en amont avec les acteurs locaux en charge de la gestion des eaux pluviales, le SYAGE notamment, pour assurer le respect de la réglementation du syndicat mais aussi celle du SDAGE Seine Normandie, du PPRI Seine et Marne et des différents PLU. Par ailleurs, cette étude a été validée par la police de l'eau de l'Etat dans le cadre de l'instruction du dossier.

L'évacuation des déchets ou l'acheminement des matériaux en phase travaux sera effectivement contrainte en cas de crue suffisamment importante pour inonder les voiries empruntées. Ce point est abordé dans le chapitre 5.2.9 de l'étude d'impact et a fait l'objet d'une étude hydraulique dédiée.

Les limitations débuteront à partir de l'inondation des points bas existants sur les voiries empruntées par le cheminement d'évacuation/approvisionnement. Ces points bas sont les suivants :

- *Chenal Muzet ;*
- *Vieux Chemin de Paris ;*
- *Zone Eurofood ;*
- *Point bas du Technicentre de Villeneuve (TMV).*

Le résultat de la modélisation de la crue de janvier 1910 a montré que le chenal Muzet est inondé en premier lieu ***quand la hauteur d'eau à la station d'Alfortville atteint 3,75 m****, tandis que le Vieux Chemin de Paris est également rapidement rendu inaccessible quand la hauteur d'eau atteint 3,90 m à cette station.*

D'après les résultats du modèle, la zone Eurofood est inondée par le chenal Muzet plutôt que par le débordement de la Seine au-dessus des voies du RER.

L'entrée de cette zone est inondée quand la hauteur d'eau à Alfortville atteint 4,39 m.

Les résultats du modèle ont montré que l'eau pénètre d'abord par l'ouverture située au sud du site TMV, celle qui est reliée à la gare de Triage de Villeneuve Saint Georges. Pour la crue de janvier 1910, le TMV est inondé quand la hauteur d'eau à Alfortville atteint 5,28 m.

En synthèse, le tableau suivant présente les hauteurs d'eau obtenues à la station de référence d'Alfortville ainsi que les débits correspondant au début d'inondation des points bas identifiés. Les débits ont été interpolés à partir des débits des crues historiques.

Figure 4 : Caractéristiques d'inondation des points bas (Source : Artélia)

Sites de débordement	TN (m NGF)	Niveau Alfortville (m NGF)	Hauteur Alfortville (m NGF)	Q Alfortville interpolé (m3/s)
Chenal Muzet	30,90	33,21	3,75	1320
Vieux Chemin de Paris	32,93	33,36	3,90	1354
Zone Eurofood	33,90	33,85	4,39	1465
TMV	34,25	34,74	5,28	1668

Il apparait ainsi que le Chenal de Muzet, seule voie d'accès routier au site, sera inondée en cas d'une hauteur d'eau de 3,75 m NGF mesurée au droit de la station d'Alfortville. Dans ces conditions, l'acheminement et l'évacuation des matériaux en provenance ou à destination du TMV seront impossibles.

Ainsi préalablement à la survenue d'une crue sur le site, et compte tenu du dispositif de surveillance qui sera spécifiquement mis en œuvre dans le cadre du projet (procédure de gestion du risque inondation en phase travaux et en phase exploitation) la circulation routière aura été stoppée

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir les appréciations du CE plus avant

Observation N°8 : M. WILPELOT - 01/02/2022

Trouver un autre accès pour le chantier du Technicentre compte tenu du trafic envisagé pour le technicentre. Il faudrait trouver un autre accès provisoire pour le chantier pour ne pas trop perturber le quartier le trafic, la vie des enfants. Outre les autres projets de construction qui vont se cumuler avec les difficultés de trafic.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 et 3 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir les appréciations du CE plus avant

Observation N°9 : Mme MILLET - 01/02/2022

Trouver un autre accès pour le chantier du Technicentre compte tenu du trafic dans un quartier pavillonnaire. Il est prévu de construire un quatrième collège dans le quartier des Gondoles

Sud d'où danger pour plusieurs centaines d'enfants qui iront dans ce nouvel établissement. Il est prévu également un projet de réindustrialisons de l'usine Renault – Impact sur les travaux à venir

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 et 3 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir les appréciations du CE plus avant

Observation N°10 : Mme GRILLE - 01/02/2022

Je précise que le chantier de la nouvelle maison de santé avec la construction de 19 logements et parkings à 2 niveaux va débuter au printemps 2022 avec 2024, c'est au niveau du 18 avenue de Saint Georges. Il y aura aussi la construction par Valophis et un groupe immobilier au coin de l'avenue de VSG et de la rue Camille Desmoulins. Il y aura aussi un projet de 320 logements à Villeneuve Triage retardé depuis 2 ans. Cela fait beaucoup de camions, de bruit et de pollution

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 et 3 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir les appréciations du CE plus avant

4.2.3.- Registre déposé en mairie de Valenton

Aucune observation n'a été déposée sur ce registre

4.2.4.- Registre déposé en mairie de Créteil

Aucune observation n'a été déposée sur ce registre

4.2.5.- Registre déposé en Préfecture du Val de Marne

Aucune observation n'a été déposée sur ce registre

4.3.- DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE CHOISY LE ROI EN DATE DU 02 FEVRIER 2022 (*Piece Jointe N°8*)

Avis du Conseil municipal sur la demande environnementale relative à l'octroi d'une autorisation préfectorale sur le projet d'aménagement du technicentre Villeneuve-Demain sur la commune de Villeneuve-Saint- Georges

Monsieur le Maire informe que le Conseil Municipal doit donner son avis sur la demande d'autorisation environnementale dans le cadre de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation préfectorale sur le projet d'aménagement du technicentre Villeneuve-Demain situé sur les communes de Villeneuve- Saint-Georges et Choisy-le-Roi.

Suite à l'examen présenté dans la note de synthèse envoyé aux conseillers municipaux préalablement à la présente séance, il est demandé aux conseils municipaux d'émettre un avis favorable à cette demande d'autorisation environnementale assorti de recommandations.

LE CONSEIL,

Ouï, l'exposé de Monsieur le Maire,

Vu l'article L 2121-29 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Environnement,

Vu l'Arrêté Préfectoral N° 2021/04258 du 30 novembre 2021 portant ouverture d'enquête publique relative à la demande d'autorisation préfectorale sur le projet d'aménagement du technicentre Villeneuve-Demain sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges,

Vu le courrier de la Préfète en date du 2 décembre 2021,

Vu l'avis de la commission en date du 21 janvier 2022,

Considérant l'intérêt stratégique majeur de ce projet d'ampleur pour le développement économique du secteur et pour le fonctionnement de la ligne RER D,

Considérant l'importance des travaux d'une durée de 4 ans et d'un montant d'environ 500 millions d'euros,

Considérant, pour autant, le trafic attendu son impact et ses conséquences en termes de nuisances pendant la durée du chantier sur la commune de Choisy-le-Roi et notamment sur la RD86,

Considérant l'impératif de la protection des riverains déjà très impactés par le trafic routier important sur les RD 86 et 138,

Considérant que ce projet nécessite la transmission d'informations complémentaires sur la gestion du chantier, notamment sur les flux routiers qu'il engendrera et sur la nécessité d'un chantier vertueux afin de minimiser l'impact environnemental sur les constructions à proximité immédiate,

Considérant l'impact pour la commune de Choisy-le-Roi du fonctionnement à terme du technicentre,

DÉLIBÈRE

Article 1er - Le conseil municipal émet un avis défavorable assorti des recommandations, citées ci-dessous en article 2 et 3, à l'octroi d'une autorisation préfectorale sur le projet d'aménagement du technicentre Villeneuve-Demain sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges tel qu'indiqué dans les documents soumis à enquête publique.

Article 2 - Demande des informations complémentaires d'une part sur le trafic et la gestion des déchets générés par les travaux d'aménagement et d'autre part sur l'accès au site par des modes de transport minimisant les émissions de gaz à effet de serre, facilitant les stationnements sécurisés des vélos et prévoyant une réflexion du type plan de déplacement d'entreprise pour encourager cette évolution.

Article 3 - Sollicite une réunion publique auprès du maître d'ouvrage sur la commune de Choisy-le-Roi pour présenter notamment les réponses aux recommandations sollicitées par la commune.

Article 4 - L'avis défavorable pourra être revu si les éléments sollicités ci-dessus et des garanties sont fournies pour une évacuation des déchets privilégiant la voie ferrée et fluviale.

Article 5 - Autorise le Maire ou son représentant à signer tous courriers ou documents afférents au présent dossier.

Article 6 - La présente délibération peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal administratif de Melun dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au contrôle de légalité, de sa notification et/ou de sa publication. Le tribunal administratif de Melun peut être saisi par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telrecours.fr.

Fait et délibéré en séance du 2 février 2022

Pour extrait conforme,
Tonino PANETTA
Maire de Choisy-le-Roi

Avis du Conseil municipal sur la demande environnementale relative à l'octroi d'une autorisation préfectorale sur le projet d'aménagement du technicentre Villeneuve-Demain sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges

NOTICE EXPLICATIVE

CONSEIL MUNICIPAL DU 2 FEVRIER 2022

SNCF VOYAGEUR et SNCF RESEAU ont déposé le 20 décembre 2020 auprès du guichet unique de l'environnement une demande d'autorisation environnementale portant sur le projet d'aménagement « Villeneuve-Demain » situé sur la commune de Choisy-le-Roi et de Villeneuve-Saint-Georges.

Par arrêté en date du 30 novembre 2021, la Préfète du Val-de-Marne a lancé l'organisation d'une enquête publique qui se déroule du 10 janvier 2022 au 8 février 2022 relative à cette demande.

Le site du projet se développe sur le secteur de Villeneuve Prairie, au droit de quatre communes : Villeneuve- Saint-Georges, Choisy-le-Roi, Créteil et Valenton.

Afin de répondre aux attentes des Franciliens en matière de confort, de fiabilisation et sécurisation du trafic ferroviaire des lignes D et R et en vue notamment du déroulement des Jeux Olympiques Paris 2024, île-de- France Mobilités a lancé en 2016 le plus important programme de modernisation d'un parc de trains jamais réalisé sur une période aussi courte en Europe.

Ce programme engage plus de 10 milliards d'euros afin de rénover ou changer plus de 700 trains circulant au quotidien sur toutes les lignes de la région.

Le projet de modernisation du Technicentre de Maintenance de Villeneuve Prairie (TMV) rentre dans le cadre de ce programme et permettra, à capacité constante, d'accueillir et d'assurer la maintenance des nouveaux trains du RER D et de la ligne R du Transilien, progressivement déployés pour améliorer les conditions de transport des 700 000 voyageurs quotidiens.

Ce projet permettra en particulier :

d'entretenir les nouvelles rames. Les installations existantes n'ont pas la capacité d'entretenir la totalité du nouveau parc attendu et le nouveau matériel s'entretiendra 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 existantes sur le site.

Plusieurs installations de maintenance seront construites ou adaptées sur le site :

- 2 bâtiments pour la maintenance légère (3 voies fosses passerelles déjà existantes, 2 voies fosses passerelles à construire)

  1 atelier pour la maintenance lourde (atelier 7 voies), 1 tour et 1 vérin en fosse pour entretenir les roues des trains, 2 machines à laver, 2 bancs de mesure automatique des essieux, 1 aire

de détagage, diverses voies de remisage et de préparation des rames ainsi que la refonte totale des voies d'entrée du site.

Sur ce projet l'Autorité Environnementale a pointé ces enjeux environnementaux majeurs :

La qualité des masses d'eaux

La prise en compte des inondations

La végétalisation et l'intégration paysagère

Les nuisances liées aux travaux et à l'activité (qualité de l'air/bruit)

Les émissions de gaz à effet de serre, y compris celle liées aux déplacements des salariés pour accéder au site

La commune est consciente de l'intérêt stratégique à terme de ce projet d'ampleur pour le développement économique du secteur et pour le fonctionnement de la ligne RER D. Cependant, à l'image des recommandations de l'Autorité Environnementale, la ville de Choisy-le-Roi souhaite que le maître d'ouvrage apporte notamment des informations complémentaires sur le trafic et la gestion des déchets générés par les travaux d'aménagement. Elle souhaite également que le projet favorise l'accès au site par des modes de transport minimisant les émissions de gaz à effet de serre, facilite les stationnements sécurisés des vélos et prévoit une réflexion du type plan de déplacement d'entreprise pour encourager cette évolution.

Enfin, elle sollicite auprès de la SNCF l'organisation d'une réunion publique pour présenter le projet aux habitants.

Service : Direction Générale-Juridique

Réponse du Maitre d'ouvrage

Voir réponse du MO à l'observation N°2 et 3 du registre dématérialisé

Appréciation du Commissaire enquêteur

Voir les appréciations du CE plus avant, de plus la demande de mise en place d'une réunion publique d'information et d'échange a été trop tardive pour pouvoir l'organiser dans de bonnes conditions.

Fait à Ozoir la Ferrère le 24 mars 2022

Le commissaire enquêteur

Alain CHARLIAC

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR

LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU PORTANT SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DU TECHNICENTRE DE VILLENEUVE SUR LES COMMUNES DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES, CRETEIL, VALENTON ET CHOISY-LE-ROI, PORTEE PAR LA SNCF VOYAGEURS.ET SNCF RESEAU

Enquête publique du lundi 10 janvier au mardi 08 février 2022 inclus

PARTIE N°2

AVIS ET CONCLUSIONS DU C.E. SUR L'IPCE

AVIS ET CONCLUSIONS DU C.E. SUR LA LOI SUR L'EAU

1 – RAPPEL DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER

1.1 –OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Depuis le 1er mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), ont fusionné au sein de l'autorisation environnementale.

En cohérence avec l'article R122-2 du code de l'environnement, elle est réalisée en tant que :

- Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m2 .

Cette demande d'autorisation environnementale pour la modernisation du Technicentre de Maintenance de Villeneuve Saint Georges (TMV), centre de maintenance du matériel roulant de la ligne R et du Sud de la ligne D, est localisé à 11 km au sud de Paris sur la plateforme ferroviaire de la SNCF de Villeneuve triage, sur les communes de Créteil, Valenton, Choisy-le-Roi et Villeneuve Saint Georges dans le département du Val-de-Marne (94) en région Île-de-France.

Afin de répondre aux attentes des Franciliens en matière de confort, de fiabilisation et sécurisation du trafic ferroviaire des lignes D et R et en vue notamment du déroulement des Jeux Olympiques Paris 2024, Île-de-France Mobilités a lancé en 2016 le plus important programme de modernisation d'un parc de trains jamais réalisé sur une période aussi courte en Europe. Ce programme engage plus de 10 milliards d'euros afin de rénover ou changer plus de 700 trains circulant au quotidien sur toutes les lignes de la région.

Le projet de modernisation du Technicentre de Maintenance de Villeneuve Prairie (TMV) rentre dans le cadre de ce programme ; il permettra, à capacité constante, d'accueillir et d'assurer la maintenance des nouveaux trains du RER D et de la ligne R du Transilien, progressivement déployés pour améliorer les conditions de transport des 700 000 voyageurs quotidiens. Ce projet permettra en particulier :

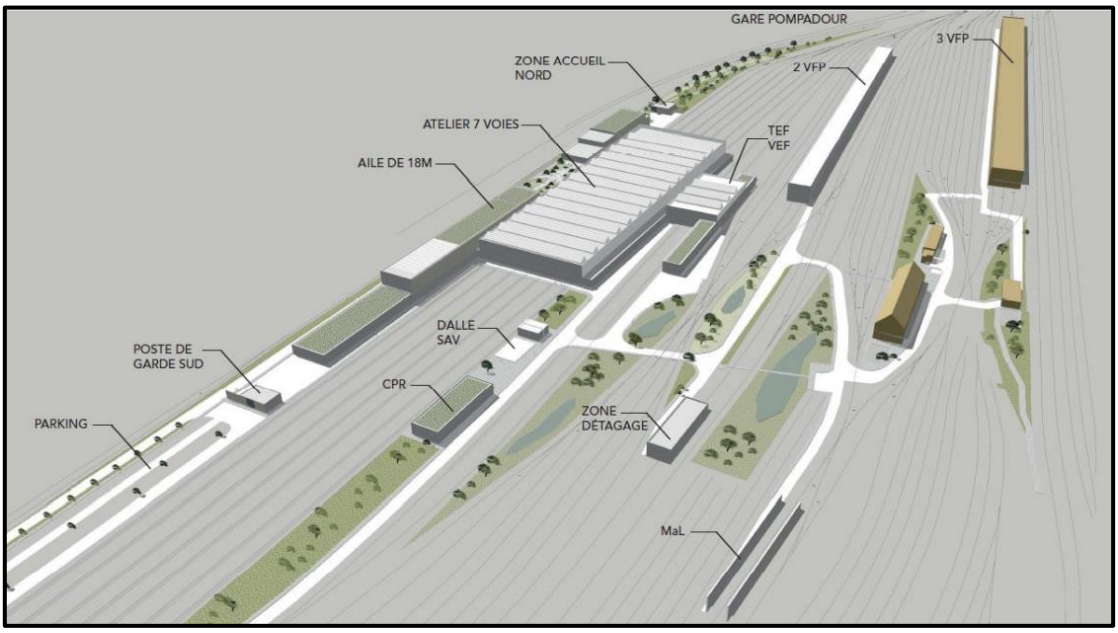
- d'entretenir les nouvelles rames, les installations existantes n'ayant pas la capacité d'entretenir la totalité du nouveau parc attendu et le nouveau matériel s'entretenant avec des installations en hauteur pour accéder aux équipements désormais installés en partie haute des rames ;
- d'améliorer l'entretien, 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.

Plusieurs installations de maintenance seront construites ou adaptées sur le site :

- ▪ D'un Atelier 7 voies d'une surface de 13 200 m² ;
- ▪ D'un bâtiment R+3 de 9500 m² composé d'un Magasin, de petits ateliers, de locaux vestiaires, d'une partie tertiaire et d'un PAIVS (Poste Aiguillage Informatisé des Voies de Service) ;
- ▪ D'un Atelier TEF VEF de 2100 m² ;
- ▪ D'une installation 2 VFP de 3700 m² ;
- ▪ D'une zone de détagage de 360 m² ;
- ▪ De 2 Machines à laver sur une emprise de 740 m² ;
- ▪ D'un Banc de Mesure d'essieux ;
- ▪ De 2 bâtiments CPR (740 m²) dédiés aux Chantiers de Préparation des Rames.

Diverses voies de remisage et de préparation des rames ainsi que la refonte totale des voies d'entrée du site.



1.2. – PLANNING PREVISIONNEL DES TRAVAUX.

Le planning général prévisionnel suivant de l'opération peut être défini (attention à ce stade d'avancement du projet les jalons définis se veulent être qu'indicatifs):

Principaux travaux anticipés par rapport à l'obtention autorisation environnementale :

- ➢ Mise en place de la bande transporteuse : juillet 2020 ;
- ➢ Travaux anticipés de curage des bâtis à déconstruire : septembre 2020 à janvier 2023

- Zone du tiroir D
- Relogements : les installations et services à reloger pour le lancement du projet du Technicentre sont un préalable au lancement des travaux. Ceux-ci démarreront dès Janvier 2020 et seront réalisés au fur et à mesure de leur avancement jusqu'en janvier 2024 ;
- Travaux de construction : à réception de toutes les autorisations réglementaires (autorisation environnementale, permis de construire, permis d'aménager…)
- Obtention de l'autorisation environnementale : Décembre 2021 ;
- Lancement des travaux : Janvier 2022 à 2026 ;
- Finalisation des travaux : 2026 ;
- Livraison du projet : fin 2026

1.3 – CONCERTATION PREALABLE.

La CNDP a organisé une concertation préalable sur la modernisation du TMV lors de sa séance du 7 novembre 2018. Celle-ci, considérant que les impacts sur l'environnement et le cadre de vie apparaissent limités, la Commission a écarté l'idée de l'organisation d'un débat public au sens de l'article 121-7 du Code de l'Environnement, au profit d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant, au sens de l'article L 121-8.

La concertation sur le projet de modernisation du TMV s'est déroulée du 18 avril au 06 juin 2019 inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, plusieurs types de rencontres et différents outils de communication ont été mis en place.

- Un exemplaire du dossier dans les mairies concernées
- 10000exemplaires du document d'information ont été distribués
- 50 affiches d'information placées dans les commerces
- Dossier sur le site « tansilien.com »
- Des relais sur les réseaux sociaux du RER D et de la ligne R (blogs et twitter)

Diverses rencontres ont été organisées afin de permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

La CNDP a émis le 25 janvier 2022 un rapport de 17 pages sur la concertation continue du TMV, rapport qui est parvenu au Commissaire Enquêteur le 27 janvier 2022, soit 17 jours après le début de l'enquête ; à la demande de la CNDP, ce rapport figurera dans les dossiers déposés dans les quatre communes et en Préfecture du Val de Marne, siège de l'enquête, ainsi que sur les différents sites internet sur lesquels le public a pu le consulter sur les derniers jours d'ouverture de l'enquête.

Dans ce dernier rapport, le garant rappelle les grandes lignes de la concertation depuis 2019 et les engagements pris par le MO.

1.4 – CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

Depuis le 1er mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale.

Cette autorisation inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables dont celles relevant des codes suivants :

- code de l'environnement: autorisation au titre des ICPE ou des IOTA, autorisation spéciale au titre de la législation des réserves naturelles nationales ou des réserves naturelles de Corse, autorisation spéciale au titre de la législation des sites classés, dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés, agrément pour l'utilisation d'OGM, régime d'évaluation des incidences Natura 2000, agrément des installations de traitement des déchets, déclaration IOTA, enregistrement et déclaration ICPE, autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre ;
- code forestier :
- code de l'énergie :
- code des transports, code de la défense et code du patrimoine

Installations classées pour la protection de l'environnement

Code de l'Environnement, Livre V titre Ier - Articles L 511-1 à L 517-2 et Articles R 511-9 à R 517-10

Autorisation environnementale

Code de l'environnement, Livre Ier, Titre VIII, Chapitre unique ; article R.181-1 et suivants, contenu de la demande précisé à l'Article R181-13 à 181-15

Étude d'impact

Article R122-5 du Code de l'Environnement (exigences générales) et article D. 181-15-2 (exigences spécifiques aux installations classées).

Enquête publique

Code de l'environnement, Livre I - Titre II - Chapitre III Articles L 123-1 à L123-16 et Articles R 123-1 à R 123-23.

1.5 – AVIS SUR LE DOSSIER ET SES COMPOSANTS

1.5.1 – LE DOSSIER

Le dossier semble complet et suit les directives des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement disposent que sont soumis à autorisation de l'autorité administrative *« les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou*

détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique. »

Les installations sont concernées par la nomenclature établie par l'annexe à l'article R.511-9 du code de l'environnement *« Nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et taxe générale sur les activités polluantes »,* modifié par le décret n° 2010-875 du 26 juillet 2010.

Le volume autorisé correspond aux éléments caractérisant la consistance, le rythme de fonctionnement, le volume des installations ou les capacités maximales autorisées.

1.5.2 – L'ETUDE D'IMPACT

Après avoir rappelé la finalité du projet, l'étude d'impact fait un état détaillé de l'environnement.

Viennent ensuite les effets du projet sur cet environnement, les mesures associées, les modalités de suivi et le coût de ces mesures.

L'étude d'impact consacre un chapitre :

- aux incidences temporaires notables du projet sur l'environnement durant la phase chantier
- aux incidences permanentes du projet sur l'environnement notamment sur les effets :
  - permanents sur les sols et le sous-sol et mesures associées
  - permanents sur les eaux souterraines et superficielles et mesures associées sur le paysage et le patrimoine, mesures envisagées
  - du projet sur les milieux naturels, mesures envisagées
  - sur l'environnement humain – biens matériels et mesures associées
  - sur le bruit ambiant et mesures envisagées
  - sur le trafic routier et mesures envisagées
  - sur la qualité de l'air et mesures envisagées sur les autres nuisances .
  - sur la salubrité et sécurité publiques et mesures envisagées .
- Incidences en cas d'accident ou de catastrophe majeure
- Déchets produits par l'exploitation des installations.
- Effets sur le climat, vulnérabilité du projet au changement climatique et mesures associées

Cette étude conclut sur un bilan relativement positif peu de niveaux de sensibilité ou de contraintes fortes, les impacts restent dans la moyenne préconisée par les textes.

Les mesures prévues pour éviter, réduire, compenser ces effets ou accompagner le projet défini notamment sur la base des mesures préconisées dans le cadre des expertises menées sur le site, ainsi que les effets résiduels escomptés après mise en œuvre de ces mesures

1.5.3 – EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

Les lignes D et R SNCF Transilien connaissent un dynamisme important avec une hausse de la fréquentation attendue significative, et supérieure à la croissance du nombre d'habitants sur le corridor. Afin d'améliorer la qualité du service offert aux usagers et accompagner la hausse des fréquentations, les matériels roulants actuels seront progressivement remplacés par des matériels nouvelle génération, plus adaptés aux pratiques de mobilité actuelles :

• Le Regio2N pour la ligne R

• Le RER NG pour la ligne D.

Ces nouveaux matériels nécessitent des équipements de maintenance adaptés, s'appuyant sur des procédés de maintenance modernisés, la maintenance digitale et la maintenance modulaire.

Ces installations sont nécessaires pour répondre aux objectifs de la collectivité et de l'Autorité organisatrice des Mobilités :

• Proposer une offre de transport performante en temps de parcours et en fiabilité : l'offre radiale transilien permet de se déplacer plus rapidement qu'en automobile ;

• Proposer une offre de transport accessible en termes de coûts : l'offre de transports publics est moins coûteuse que l'utilisation d'un véhicule particulier.

De plus, l'offre de transports collectifs réduit les impacts environnementaux liés aux déplacements : • Réduction de la pollution globale (gaz à effet de serre) et locale (particules fines)

• Effets sur le bruit (réduction du bruit routier – augmentation du bruit ferroviaire)

• Réduction de la congestion routière et de l'accidentologie (l'offre de transports collectifs réduisant la circulation routière).

Le projet dans sa conception permet de limiter les impacts environnementaux liés à l'activité humaine sur site :

• Il est réalisé sur des emprises existantes ce qui permet d'éviter l'artificialisation des sols (bénéfices écosystémiques liés aux espaces non artificialisés préservés)

• La modernisation des installations permet une amélioration de la sécurité ainsi que les conditions de travail des agents.

• Le projet est conçu en appliquant les normes environnementales les plus exigeantes, améliorant les performances énergétiques du bâti et la gestion des eaux sur le site.

2. – AVIS ET CONCLUSION DU C.E. SUR L'ICPE

Au regard de l'importance de la population sur le territoire des 4 communes concernées par le projet, force est de constater que la participation du public a été faible, en effet si l'on considère que la population de ce vaste territoire de quelque 180000 habitants n'a généré au total que 350 visites sur le site internet dédié et 29 observations on peut dire que l'intérêt suscité par les futures évolutions du Technicentre de Maintenance de Villeneuve n'a pas été à la hauteur des enjeux du projet.

Les thèmes principaux abordés ont été la circulation sur la RD138 axe très encombré actuellement, les nuisances concernant le bruit diurne et éventuellement nocturne, les productions de poussières engendrées par le convoyeur, la possibilité de construire un ouvrage enjambant les voies du RER pour aider la circulation des camions, une demande forte d'approvisionner les matériaux de construction ou d'évacuer les déchets par voie ferroviaire, la préservation de la faune et de la flore du site

Sur le déroulement de l'enquête publique il apparait :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le département du Val-de-Marne, plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- que le dossier relatif à la demande d'autorisation concernant ce projet a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de chacune des 4 communes du Val-de-Marne concernées par l'enquête ainsi qu'à la préfecture du Val-de-Marne à Créteil ;
- que ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture du Val-de-Marne, autorité organisatrice de l'enquête,
- que des registres d'enquête papier ont été également mis à la disposition du public dans les mairies de chacune des 4 communes du Val-de-Marne concernées par l'enquête ainsi qu'à la préfecture du Val-de-Marne à Créteil ;
- que le public pouvait rédiger ses observations sur les registres papier précités, ou les envoyer à l'adresse courriel mentionnée dans l'arrêté, ou les déposer sur le registre électronique mis en place pour cette enquête ou les expédier par courrier au commissaire enquêteur en Préfecture du Val de Marne ;
- que le commissaire enquêteur a tenu, les 4 permanences présentielles prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir un public qui est venu consulter le dossier et/ou s'informer auprès du commissaire enquêteur ;

- que tous les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont donc bien été respectés ;
- que sur les 4 maires ou élus des communes concernées par cette enquête ayant été sollicités pour une demande d'audition de la part commissaire enquêteur, 3 d'entre eux ont répondu favorablement à cette demande ;
- que le commissaire enquêteur n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête ;
- que le nombre de 29 observations et courriers, concernant ce projet de demande d'autorisation unique ont été recueillis par la voie électronique ainsi que dans les registres papier mis à la disposition du public dans les 4 lieux d'enquête et au siège de l'enquête

Ainsi, après avoir examiné l'ensemble des conditions nécessaires à la réalisation de ce projet de modernisation du TMV de Villeneuve Saint Georges

Le commissaire enquêteur considère que ce projet :

De modernisation du Technicentre de Maintenance de Villeneuve Prairie (TMV) rentre dans le cadre de ce programme et permettra, à capacité constante, d'accueillir et d'assurer la maintenance des nouveaux trains du RER D et de la ligne R du Transilien, progressivement déployés pour améliorer les conditions de transport des 700 000 voyageurs quotidiens. Ce projet permettra 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

S'attache en outre à réduire drastiquement la circulation des poids lourds sur la RD138 en utilisant de préférence

- la version ferroviaire pour les approvisionnements des matériels les plus lourds, (Sable ciment traverses rails etc…)
- le tapis convoyeur pour l'évacuation des déchets et éventuellement l'approvisionnement de certains matériaux si la réversibilité du dit convoyeur est faisable.
- l'installation d'une centrale à béton et d'un concasseur pour la réutilisation des matériaux de démolirions dans une proportion de 70 à 75%.

De plus, il apparaît que :

- SNCF Voyageur et réseau poursuivront leurs actions de communication vers les instances municipales

- SNCF a mis en place des comités de suivi rassemblant deux fois par an les institutionnels locaux (EPT Grand Orly Seine Bièvre et EPT Grand Paris Aménagement, Département du Val de Marne, les communes de Villeneuve-Saint- Georges, Créteil, Valenton, Choisy-le-Roi, la DRIEAT) pour échanger sur le projet (planning, avancement, flux, ...).
- SNCF a fait une demande de dérogation a été adressée au Département du Val de Marne pour pouvoir accéder au pont Wilson, aujourd'hui interdit aux véhicules de plus de 3,5T.
- SNCF s'engage à tenir informé les acteurs institutionnels, les riverains et les représentants des associations des prévisions de trafics routiers présentés par le titulaire du futur marché une fois qu'il aura été désigné.

Le Commissaire enquêteur :

Regrette que la commune de Créteil contactée par le Commissaire enquêteur pour obtenir un entretien avec le maire ou un élu n'ait pas donné une suite favorable à cette demande ;

Recommande

1 - Que la mise en place du comité de suivi rassemblant deux fois par an les institutionnels locaux, pourrait également accueillir les associations de riverains afin de participer et d'échanger régulièrement sur le projet du Technicentre de Villeneuve Demain.

2 - Que SNCF et ses partenaires étudient le désenclavement à terme de ce site, le développement de futurs projets sur ce site (CIN*(*)* entre autres) seront conditionnés par ce désenclavement. La création d'une voie de desserte « Est – Ouest » pourrait être une solution à ce désenclavement.

En conclusion, le Commissaire enquêteur pour toutes les raisons exposées émet un

AVIS FAVORABLE

à la demande d'autorisation environnementale au titre des ICPE de la société SNCF pour la demande d'aménagement du Technicentre de Villeneuve sur les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Créteil, Valenton et Choisy-le-Roi,

Ozoir la Ferrière le 24 mars 2022

Le commissaire enquêteur

Alain CHARLIAC

(*) Le CIN (Contrat d'Intérêt National) a pour ambition de favoriser l'émergence de projets générateurs d'investissements et d'emplois sur le site du Triage, et d'accompagner sa mutation urbaine.

3. – AVIS ET CONCLUSION DU C.E. SUR LA LOI SUR L'EAU

Au regard de l'importance de la population sur le territoire des 4 communes concernées par le projet, force est de constater que la participation du public a été faible, en effet si l'on considère que la population de ce vaste territoire de quelque 180000 habitants n'a généré au total que 350 visites sur le site internet dédié et 29 observations on peut dire que l'intérêt suscité par les futures évolutions du Technicentre de Maintenance de Villeneuve n'a pas été à la hauteur des enjeux du projet.

Les thèmes principaux abordés ont été la circulation sur la RD138 axe très encombré actuellement, les nuisances concernant le bruit diurne et éventuellement nocturne, les productions de poussières engendrées par le convoyeur, la possibilité de construire un ouvrage enjambant les voies du RER pour aider la circulation des camions, une demande forte d'approvisionner les matériaux de construction ou d'évacuer les déchets par voie ferroviaire, la préservation de la faune et de la flore du site

Sur le déroulement de l'enquête publique il apparait :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le département du Val-de-Marne, plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- que le dossier relatif à la demande d'autorisation concernant ce projet a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de chacune des 4 communes du Val-de-Marne concernées par l'enquête ainsi qu'à la préfecture du Val-de-Marne à Créteil ;
- que ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture du Val-de-Marne, autorité organisatrice de l'enquête,
- que des registres d'enquête papier ont été également mis à la disposition du public dans les mairies de chacune des 4 communes du Val-de-Marne concernées par l'enquête ainsi qu'à la préfecture du Val-de-Marne à Créteil ;
- que le public pouvait rédiger ses observations sur les registres papier précités, ou les envoyer à l'adresse courriel mentionnée dans l'arrêté, ou les déposer sur le registre électronique mis en place pour cette enquête ou les expédier par courrier au commissaire enquêteur en Préfecture du Val de Marne ;
- que le commissaire enquêteur a tenu, les 4 permanences présentielles prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir un public qui est venu consulter le dossier et/ou s'informer auprès du commissaire enquêteur ;

- que tous les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont donc bien été respectés ;
- que sur les 4 maires ou élus des communes concernées par cette enquête ayant été sollicités pour une demande d'audition de la part commissaire enquêteur, 3 d'entre eux ont répondu favorablement à cette demande ;
- que le commissaire enquêteur n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête ;
- que le nombre de 29 observations et courriers, concernant ce projet de demande d'autorisation unique ont été recueillis par la voie électronique ainsi que dans les registres papier mis à la disposition du public dans les 4 lieux d'enquête et au siège de l'enquête

Ainsi, après avoir examiné l'ensemble des conditions nécessaires à la réalisation de ce projet de modernisation du TMV de Villeneuve Saint Georges

Le commissaire enquêteur considère que ce projet :

De modernisation du Technicentre de Maintenance de Villeneuve Prairie (TMV) rentre dans le cadre de ce programme et permettra, à capacité constante, d'accueillir et d'assurer la maintenance des nouveaux trains du RER D et de la ligne R du Transilien, progressivement déployés pour améliorer les conditions de transport des 700 000 voyageurs quotidiens. Ce projet permettra 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

S'attache à minimiser les impacts sur la gestion des eaux en générales et des :

- Eaux usées en améliorant la situation existante en changeant le système actuel en un traitement adapté des eaux usées industrielles, par la réutilisation des eaux de la Machine A Laver pour réduire les quantités consommées
- Eaux pluviales en s favorisant l'infiltration à la parcelle en utilisant les espaces verts du site en tant que noues d'infiltration. Selon l'intensité des pluies, des trop-pleins seront connectés à la mare-sud du site afin d'augmenter les volume en mesure de procéder à de l'infiltration. Au final si les capacités d'infiltration ne sont pas suffisantes alors les eaux seront rejetées dans le réseau d'eaux pluviales communal en application stricte d'une autorisation de déversement qui sera spécifiquement établie.

- Eaux souterraines SNCF s'engage à ce titre à ce que les débits prélevés restent, en cumulés, inférieurs à 80m3 /h. Les principales mesures de réduction de prévues : étude hydrogéologique de l'impact du rabattement sur les avoisinants, état zéro physico chimique préalablement aux opérations de pompage et durant tous les travaux, contrôle du pompage temporaire de la nappe d'accompagnement de la Seine, rejet temporaire traité avant rejet dans le milieu naturel, Suivi piézométrique, infiltration en priorité des eaux pompées dans la mare sud selon ses capacités d'infiltration, rebouchage selon protocole normalisé des ouvrages piézométriques non utilisés.
- Impact de la géothermie sur les niveaux et la qualité de la nappe du Lutétien en phase exploitation. L'eau du sol d'une température comprise entre 13°C à 16°C à l'état initial sera exploitée par un puits de pompage et deux puits de réinjection. Dans le cadre du projet, la nappe Lutétienne sera exploitée pour un débit annuel de 29 m3 /h permettant de produire 506 kW en chaud et 423 kW en froid (estimation à date). Ainsi une géothermie dite de « minime importance » sera mise en œuvre. Dans ce cadre, aucun impact sur les eaux souterraines n'est attendu en phase exploitation.
- Eaux superficielles et Incidences du projet sur les volumes de stockage de crue en phase travaux. Le projet étant situé en zone inondable, les incidences hydrauliques se situent au niveau du volume de stockage de la crue. Celles-ci ont été établies au moyen de l'écriture d'un bilan déblais/remblais. L'étude a montré que le bilan est excédentaire en déblais. En effet, les volumes des bâtiments démolis sont plus importants que ceux des nouvelles installations définitives et temporaires. Dans ce cadre, aucune mesure compensatoire n'est nécessaire au projet. L'impact de la phase travaux vis à vis du risque inondation est donc positif, temporaire et direct.

Concernant les zones humides

- La superficie totale initiale impactée de zone humide est de 0,089 ha. Il s'agit du chemin d'accès aménagé dans le cadre de l'entretien de la mare sud (exutoire des trop plein des noues d'infiltration). Seules les zones humides interceptées par ces chemins subiront un impact pérenne. L'impact sur les zones humides est alors jugé comme faible. Principale mesure de compensation prévue sera la restauration de 0,5HA de zone humide dégradée (amélioration fonctionnelle) au-delà des exigences du SDAGE.

Concernant l'habitat :

- Les emprises du projet recoupent essentiellement des friches rudérales herbacées et arbustives (2,37 ha dans l'emprise des projets d'aménagement et 0,64 ha dans l'emprise temporaire de chantier). Bien que certaines soient assez diversifiées en espèces, elles ne présentent qu'un enjeu faible de conservation car elles sont constituées d'espèces ubiquistes et se développent sur des substrats artificialisés (ballast, friche industrielle). La zone d'emprise chantier au Sud recoupe également un boisement rudéral de Robiniers faux-acacia (0,73 ha). S'agissant d'une espèce exotique envahissante, l'impact est également faible. Enfin, une partie de l'emprise du projet impactera le boisement riverain situé en bordure de la mare

sud, sur une surface de 0,07 ha. Il s'agit d'un boisement dégradé de saules et peupliers, qui occupe la berge du bassin situé au Nord. Ces boisements constituent un enjeu modéré sur le site. Le projet présente donc, en phase travaux, des impacts nuls à faibles sur les habitats écologiques en présence.

Concernant la flore

- Les incidences sur la flore en phase chantier et exploitation seront faibles et ne concernent que des espèces communes en Ile-de-France. Les perturbations sur le terrain peuvent néanmoins entrainer une prolifération des espèces végétales exotiques envahissantes, qui recolonisent souvent les terrains remaniés plus vite que les espèces locales. Afin de limiter les incidences sur les cortèges communs de flore locale, des mesures sont nécessaires pour lutter contre les plantes invasives, tout en favorisant une revégétalisassions des zones perturbées avec des espèces locales. Par ailleurs, les mesures de réduction déjà présentées dans le chapitre Habitat seront favorables à la flore locale. Elles seront complétées par d'autres mesures en phase exploitation.

Concernant l'expansion des crues de la seine sur la zone du Technicentre

L'évaluation du volume des déblais est comptabilisée comme correspondant aux bâtiments démolis dans le cadre du projet comme volumes rendus à l'expansion des crues. Or, si les bâtiments à démolir, situés en zone inondable, ne sont pas étanches, ils se remplissent en cas de crue. Les seuls volumes rendus à l'expansion de crue, sont donc uniquement ceux de leurs murs. Les chiffres indiqués semblent tenir compte de l'intégralité des volumes des bâtiments à hauteur de la crue de 1910.

Le Commissaire enquêteur recommande

Pour ce qui concerne les crues de la Seine, et à la vue des éléments cités plus avant, il serait pertinent de vérifier qu'en ne comptabilisant que les volumes des murs à démolir par rapport au volume des nouvelles constructions, le bilan déblais/remblais reste positif et que le volume dévolu aux crues ne soit pas en réduction après les travaux du technicentre.

En conclusion, le Commissaire enquêteur pour toutes les raisons exposées émet un

AVIS FAVORABLE

à la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau de la société SNCF pour la demande d'aménagement du Technicentre de Villeneuve sur les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Créteil, Valenton et Choisy-le-Roi,

Ozoir la Ferrière le 24 mars 2022

Le commissaire enquêteur

Alain CHARLIAC

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR

LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU PORTANT SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DU TECHNICENTRE DE VILLENEUVE SUR LES COMMUNES DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES, CRETEIL, VALENTON ET CHOISY-LE-ROI, PORTEE PAR LA SNCF VOYAGEURS.ET SNCF RESEAU

Enquête publique du lundi 10 janvier au mardi 08 février 2022 inclus

PARTIE N°3

PIECES JOINTES