

**cndp** Commission nationale  
du **débat public**

Modernisation du Technicentre de  
Villeneuve Prairie

**BILAN DU GARANT**  
Concertation préalable

18 avril - 6 juin 2019

Nom du garant désigné par  
la Commission nationale  
du débat public

Paul CARRIOT

Le 06 juillet 2019

## SOMMAIRE

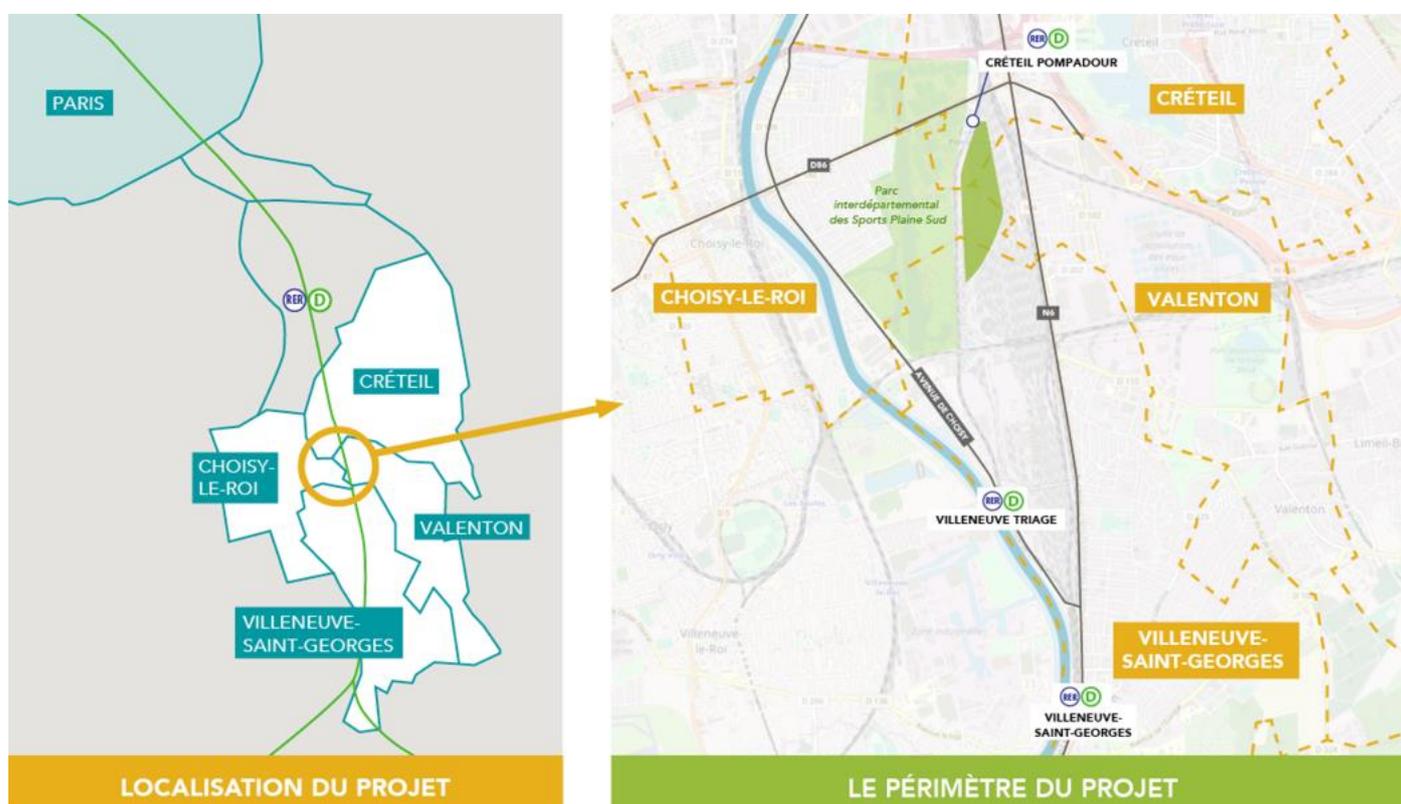
FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET .....	3
LES CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION.....	5
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION .....	7
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION .....	14
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION .....	17
AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION .....	19
RECOMMANDATION(S) AU MAÎTRE D'OUVRAGE .....	21



244 boulevard Saint-Germain  
75007 Paris - France  
T. +33 (0)1 44 49 85 50  
[contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

## FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAÎTRES D'OUVRAGE** : SNCF Mobilités en lien avec SNCF Réseau. La coordination du projet est assurée par SNCF Mobilités.
- **CONTEXTE** : Ces travaux interviennent dans le cadre de la politique de renouvellement et de rénovation des trains en région Île-de-France voulue par l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT), Île-de-France Mobilités. Ce projet vise en l'occurrence à améliorer le service rendu aux usagers du RER D et de la ligne R du Transilien. Le nombre de voyageurs devrait passer en effet de 615 000 /jour en 2018 à 900 000 /jours en 2035, ce qui nécessite de nouveaux matériels plus spacieux et plus confortables, ainsi qu'une refonte des installations de maintenance et de nettoyage.
- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION** :



- **OBJECTIFS** : Le projet consiste à répondre à l'augmentation du trafic, à moderniser le Technicentre de Villeneuve et à reconstruire en lieu et place de nouveaux équipements et de nouvelles installations sur le site de Villeneuve Prairie, afin de permettre l'adaptation du site aux nouveaux matériels roulants (Regio 2N et RER NG), dont la mise en service interviendra progressivement. Ces matériels plus confortables, plus sûrs, assurant une meilleure régularité et techniquement plus opérationnels, permettront de transporter dans de meilleures conditions les voyageurs. Par exemple pour le RER NG, la capacité d'emport passera de 1306 places par rame à 1861 places. 42 et 17 rames de type Régio 2N seront livrées respectivement au Transilien R et au RER D (branche Sud). Entre

2021 et 2024, 125 nouvelles rames de type RER NG seront redéployées sur le RER D. A partir de 2025, il y aura 25% de trains en plus sur la ligne, accroissant ainsi le nombre de places assises.

- **CARACTÉRISTIQUES** : le projet de modernisation doit être mené à bien, sans que le trafic ferroviaire en soit perturbé. Le site de Villeneuve Prairie (VP) doit rester en exploitation durant toute la durée des travaux. Cette contrainte majeure oblige l'exploitant à procéder par étapes, à la fois pour construire les différents ouvrages et pour réaliser les installations de maintenance, de nettoyage et de garage (par exemple, les équipements à bord situés désormais en hauteur sur les nouvelles rames et qui exigent donc de nouvelles technologies de maintenance et la modification des modes d'intervention). Les opérations consisteront à reloger les activités existantes (année 2020), démolir les installations obsolètes (année 2021) et à procéder progressivement aux nouvelles installations jusqu'en 2025.
- **COÛT DU PROJET** : le montant total est estimé à 485 Millions d'Euros, dont 360 M€ pour les installations de maintenance, de nettoyage et de garage financés par SNCF Mobilités, et 125 M€ pour les accès ferroviaires financés par Île-de-France Mobilités (ex STIF), dans le cadre du Contrat de Plan-Etat-Région.
- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE** : La nécessité de maintenir le trafic ferroviaire et le maintien de l'exploitation sur le site augmentent d'autant la durée des travaux. Une fois l'enquête publique réalisée, le projet prévoit cinq années de travaux, soit la fin prévisionnelle en 2025.
- **RESPONSABLES DU PROJET « VILLENEUVE DEMAIN »** (dénomination du projet de modernisation du Technicentre de Villeneuve Prairie) et des relations avec les collectivités territoriales : M. Jean-Louis ZANINI, directeur du Programme (SNCF Mobilités), Mme Marie GUITTON, responsable coordination (SNCF Mobilités), M. Jean-Nicolas HELMER, directeur du projet (SNCF Mobilités) et M. Carol JONARD, responsable des relations institutionnelles des lignes (SNCF Mobilités - Paris Sud-Est Transilien Lignes D/R).

## CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

- Saisine par SNCF Mobilités de la Commission nationale du débat public (CNDP) le 26 octobre 2018. Ce projet crée une Installation classée pour la protection de l'Environnement (ICPE) sur le périmètre de SNCF Mobilités et Réseau (article L511-1 du Code de l'Environnement) et est d'un montant supérieur à 300 Millions d'Euros.
- Décision d'organiser une concertation : La CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable 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 l'Environnement, au profit d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant, au sens de l'article L 121-8.
- Désignation du garant : M. Paul CARRIOT a été désigné le 7 novembre 2018 garant de la concertation préalable de ce projet.
- Date de présentation du Plan de concertation devant la CNDP : les modalités de la participation du public ont été présentées à la CNDP dans sa séance du 6 mars 2019 par le garant et validées après remarques et discussions.
- Dates de la concertation : du 18 avril au 6 juin 2019.
- Date de remise du bilan à la CNDP : 6 juillet 2019.

- **PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION :**

- 4 communes : Choisy-le-Roi, Créteil, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges.
- Superficie du site Prairie du Technicentre de Villeneuve : 280 000 m<sup>2</sup> et 35 000 m<sup>2</sup> de bâtiments.

- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION :**

- 4 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage (4 mairies).
- 10 000 exemplaires environ du document d'information A4 distribués.
- 50 affiches mises à disposition.
- 1151 visiteurs sur la page projet du site transilien.com (vue 1 323 fois).

- **ÉVÉNEMENTS PUBLICS :**

- 1 réunion publique le 23 mai 2019.
- 2 rencontres voyageurs en gare de Créteil-Pompadour et de Villeneuve-Saint-Georges, respectivement les jeudi 18 avril et lundi 20 mai 2019.

- 1 manifestation pour les Élus locaux le 17 mai 2019, sur le site de Prairie du Technicentre de Villeneuve.
- 1 matinée (dite « Portes Ouvertes ») de présentation sur le site du Technicentre, à l'intention des riverains, élus locaux et familles des agents SNCF.

- **PARTICIPANTS et CONTRIBUTIONS :**

- 12 personnes à la réunion publique du 23 mai 2019.
- 2 personnes à la visite du site le 18 mai (5 inscriptions).
- 71 avis recueillis durant les rencontres publiques et autres moyens.
- 3 avis sur le site transilien.com.
- 4 contributions adressées au garant : celle de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, de l'Association des Amis de la Terre du Val d'Yerres (2 contributions) et de la CGT, secteur fédéral des cheminots de Paris Sud-Est.

# DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

## La phase de préparation de la concertation

### Les rencontres préalables de SNCF avec les collectivités locales

Plusieurs réunions avaient été organisées par SNCF dès le début de l'année 2018 auprès des collectivités locales les plus impactées par le projet, né en 2016. 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 Mobilités, la Direction du Transilien et la DPAIF (Direction des Projets Ateliers et Installations Fixes), avaient pour but de présenter les enjeux de ce projet, d'en décrire les grandes lignes, d'exposer la méthode d'organisation des travaux et de faire état de leurs réflexions en matière de transport de matériels et d'évacuation des gravats. Ces entretiens, destinés aussi à recueillir les réactions et avis des collectivités, intervenaient dans le cadre d'une bonne relation avec les collectivités, mission à laquelle est affecté un responsable de SNCF, M. Carol JONARD, correspondant régional.

Ces rencontres ont donné lieu à des échanges utiles entre les représentants du Maître d'Ouvrage et en particulier le Directeur du Programme, M. Jean-Louis ZANINI d'une part, et les responsables des collectivités (élus, adjoints et/ou responsables techniques) d'autre part. Cette prise de contact avait été appréciée par les responsables des collectivités, s'agissant d'un projet impactant fortement l'économie locale. Le site SNCF de Villeneuve dans son ensemble constitue en effet par son emprise territoriale, son volume d'emplois générés et son lien avec l'histoire locale (les premières installations datent de 1884 !), un bassin économique essentiel pour les collectivités. La commune la plus concernée est celle de Villeneuve-Saint-Georges. C'est sur son territoire que repose la majeure partie des installations SNCF, toutes activités et services confondus.

Ces réunions, bien qu'appréciées et ressenties comme très utiles de la part des collectivités, avaient permis de soulever dès cette époque des interrogations sur des points que la période de concertation préalable allait mettre en évidence : d'une part, l'impact de la circulation sur la Départementale RD 138 qui longe la rive droite de la Seine et qui traverse des zones pavillonnaires, notamment à Choisy-le-Roi, d'autre part, la qualité du dialogue entre SNCF et les collectivités locales.

Cette seconde question de la relation entre le Maître d'Ouvrage et les communes concernées par le projet, devait au fil des jours, être au cœur du débat, au point d'en supplanter presque le projet lui-même et ses conséquences et ce, indépendamment de ses aspects techniques qui seront abordés principalement lors des rencontres avec les voyageurs, la réunion publique du 23 mai, ou qui seront mentionnées au titre des questions et remarques sur les supports de la concertation (site internet, registres etc.) analysées ci-après.

### La question des relations entre SNCF et les partenaires locaux

Grande entreprise, SNCF est structurée autour de 3 EPIC (Siège, Réseau, Mobilités) et au sein de Mobilités autour de plusieurs activités (Transilien, voyages, TER, Fret) et se décline en plusieurs entités (local, régional, etc.) que les partenaires (collectivités, grand public, riverains, etc.) ne sont pas toujours en mesure d'identifier facilement. Cette relation que chacun des partenaires souhaite fructueuse avec l'autre, se heurte pourtant à cette question de la complexité d'une grande organisation, qui plus est, évolue rapidement dans le temps et se modifie en fonction du contexte politique, réglementaire, industriel, technique et commercial. C'est pour cette raison que SNCF voulant anticiper cette difficulté, a organisé, de sa propre initiative, des rencontres, dès 2018, avec les collectivités pour faciliter la relation pour l'avenir.

Lors des rencontres que le garant a organisées avec ces collectivités locales, cette question des relations paraît parfois bloquante. Elle est perçue non plus comme une difficulté avec laquelle il faut composer, mais comme une source de conflit potentiel et un élément de tension parfois difficile à dominer. Soupçonnée par ses partenaires de se refermer sur elle-même et de garder volontairement une certaine opacité pour échapper au dialogue, SNCF s'efforce pourtant de gérer les relations avec les collectivités et d'une manière générale avec ses parties prenantes, avec un certain pragmatisme, en fonction des sujets. La modernisation du Technicentre en est l'illustration.

Concernant en effet le projet de modernisation du Technicentre, l'initiative de SNCF de rencontrer toutes les collectivités concernées et citées ci-dessus en début 2018, destinée à informer et dialoguer, s'est heurtée vue de ses interlocuteurs à plusieurs types de difficultés : l'imprécision de certains éléments liés à l'avancée des réflexions sur le projet encore à ses débuts (par exemple, l'effet prévisible sur la circulation, la question des tonnages des gravats et terres, malgré les premières indications données par SNCF, des questions pendantes liées à la durée prévisible des travaux), alors que la durée a été annoncée à hauteur de 5 années environ. Selon le directeur de programme, « il ne paraît pas anormal qu'à ce stade du projet, le Dossier d'Initialisation ne soit pas encore finalisé ». Mais d'autres questions telles que celles relatives à la politique menée par SNCF en matière de transport des marchandises (fret), et d'autres aspects qui seront exprimés lors de la réunion publique du 23 mai ou dans les questions soulevées par les autres moyens de communication, ont émergé dès ces rencontres.

Lors des entretiens menés par le garant environ une année après ces premiers entretiens, le constat est sensiblement le même. Avec plus ou moins de force, et selon les partenaires rencontrés, le garant a entendu de la part de ses interlocuteurs, les mêmes reproches, à savoir :

- La difficulté ressentie pour SNCF d'assurer un dialogue régulier avec ses partenaires,
- La difficulté pour les collectivités de mettre un nom et un interlocuteur derrière chacune des entités de l'entreprise,
- La très grande complexité de l'entreprise qui apparaît compacte aux yeux des parties prenantes qui n'en comprennent pas très bien l'organisation ni les structures,
- La présence imposante d'une grande entreprise telle que SNCF face à des collectivités peu armées pour dialoguer et appréhender les enjeux techniques et les choix de l'entreprise,
- Le manque d'unité dans le traitement des dossiers : par exemple, le fait que le projet Villeneuve Demain soit strictement et géographiquement cantonné au site de Villeneuve et que le lien notamment avec le « Contrat d'Intérêt National / Quartier de Triage » signé le 31 janvier 2018 entre six partenaires (l'État, le Conseil départemental du Val-de-Marne, l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre, la ville de Choisy-le-Roi, la ville de Valenton et la ville de Villeneuve-Saint-Georges, en présence de SNCF) ne soit pas mis en perspective dans le cadre du projet de modernisation du Technicentre. Ce dernier argument est partagé, semble-t-il, par l'ensemble des parties prenantes rencontrées par le garant lors de ses entretiens avec elles et précédant la période de concertation préalable. Or ce projet ne saurait selon ces parties prenantes, être dissocié du projet Villeneuve Prairie lui-même, compte tenu de ses retombées économiques et de ses liens avec l'ensemble de l'activité ferroviaire.

Selon le Directeur de programme, « ces perceptions, d'ordre général, ne reflètent pas toute l'énergie qu'il a mise pour assurer un lien avec toutes les collectivités concernées par ce projet : cf. les supports factuels remis ».

De l'avis des responsables en charge des relations avec les collectivités locales et parfaitement conscients de cette critique récurrente, ces griefs reposent pour la plupart sur des malentendus liés d'une part à la complexité de l'organisation elle-même (le fait par exemple de ne pouvoir identifier un seul et même interlocuteur dans la durée), à la technicité de ses réalisations et de ses services (le site de Villeneuve qui traite plusieurs types de matériels gérés par des entités différentes (les TER, les transiliens, le Thello etc.), et d'autre part, à la difficulté pour les collectivités locales d'appréhender les questions d'exploitation et d'organisation auxquelles SNCF est confrontée pour atteindre ses missions, celle-ci étant soumise à de nombreuses contraintes d'ordre économique, réglementaire, technique et politique.

La question de cette relation a interféré fortement durant la phase de concertation ainsi que dans le débat comme on le verra plus loin.

## La préparation de la concertation

Une fois le garant nommé par la CNDP (7 novembre 2018), il fallut préparer en lien avec le Maître d'Ouvrage, le dossier de concertation en vue d'une présentation du plan d'action de concertation (modalités) devant les membres de la Commission nationale du débat public. Plusieurs rencontres et plusieurs réunions internes en présence du garant furent nécessaires pour permettre l'élaboration du plan de concertation. Le Maître d'Ouvrage, coordonnateur du projet (SNCF Mobilités), a mobilisé les différents acteurs concernés par le projet : les responsables du projet en interne à l'entreprise d'une part, les responsables de la communication d'autre part, les différentes branches de la SNCF concernées par ce projet (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, Immobilier etc.), ainsi que les responsables transverses en charge des relations avec les collectivités territoriales. Ceci mérite d'être souligné. Ce qui pouvait être facteur d'alourdissement de la procédure (de nombreux acteurs étaient autour de la table), a joué au contraire dans le sens d'une dynamisation du projet,

chacun des acteurs se sentant partie prenante par rapport au projet de modernisation du Technicentre. La manifestation organisée par SNCF et à laquelle le garant ainsi que des élus, personnalités extérieures, ont participé le 17 mai, et présidée par M. Alain KRAKOVITCH, Directeur Général de SNCF Transilien et Mme Aude FRAYSSE, Directrice du Technicentre de Villeneuve, en présence de M. Christophe DENIAU d'Île-de-France Mobilités, visait à lancer le projet *Villeneuve Demain*, désignation du projet de modernisation du Technicentre, en présence d'un grand nombre d'agents de la SNCF, très mobilisés pour ce projet transformateur et accélérateur de modernité sur le site, dont la genèse remonte à quelques années auparavant.

Il est important de noter que pour cette manifestation, aucun élu n'était présent, malgré l'invitation officielle qui leur avait été faite par SNCF Mobilités.

Le garant a constaté que la dynamique de projet a permis ainsi de rassembler les responsables directement concernés : les exploitants Réseau, les responsables d'Île-de-France Mobilités, le chef de projet et ses équipes, les responsables communication, le responsable des relations avec les collectivités.

Deux films ont par ailleurs été réalisés par SNCF sur le projet de modernisation. La rencontre avec les riverains a été l'une des occasions de les présenter. L'un d'entre eux détaille les différentes phases du projet, ses caractéristiques et ses objectifs. Ce film, à caractère pédagogique et didactique, a été apprécié des personnes présentes. **Il mériterait d'être plus largement diffusé pour rendre l'opération de Villeneuve Prairie plus explicite.**

La présentation devant la CNDP a été fixée au 6 mars 2019. Lors des réunions préparatoires, le dossier s'est construit en présence et avec le concours des différents partenaires, et en lien avec le garant. Deux mois ont été nécessaires pour élaborer ce dossier complexe, impliquant de nombreux acteurs et réclamant un grand effort de précisions notamment sur les tonnages des gravats, des terres et des approvisionnements, afin de mener à bien le projet Villeneuve Demain. Au cours de cette réunion devant les membres de la CNDP, l'attention du garant a été portée sur l'importance de la réunion publique et de ses modalités d'organisation (prévue sous forme d'ateliers), afin de réussir cette étape importante dans la concertation avec la population.

### **La mise en place de la fonction de garant**

Comme on l'a vu ci-dessus, la fonction de garant s'est mise en place progressivement. Une première rencontre le 12 décembre 2018 avec les responsables du projet a permis d'une part, d'explicitier le rôle du garant dans le cadre des dispositions relatives à la participation du public et d'autre part, de mettre en évidence les enjeux du projet, en termes d'impacts (économiques, environnementaux, techniques etc.), de relations avec les collectivités les plus concernées et de communication vis-à-vis des riverains, associations, usagers des transports (RER D et ligne R), sans omettre le personnel SNCF.

Le garant a décidé, parallèlement, durant ces deux mois préparatoires, de rencontrer les acteurs extérieurs concernés par le projet pour une double raison : d'une part prendre connaissance par lui-même et directement, des questions qui peuvent être soulevées par les parties prenantes (collectivités, associations, riverains etc.) à l'occasion du projet de modernisation du Technicentre de Villeneuve (Site de Prairie), ce qui rentre pleinement dans les missions du garant, afin de garder toute son indépendance d'esprit et son discernement ; d'autre part, répercuter auprès du Maître d'Ouvrage les éléments recueillis dans un cadre non institutionnel et permettant de définir plus facilement et plus précisément les thèmes à aborder lors de la période de concertation préalable ainsi que le périmètre et les modalités de la concertation.

### **Les relations avec le maître d'ouvrage**

La relation avec le Maître d'Ouvrage s'est construite au fil des jours, dans un climat de confiance et de respect mutuel, chacun jouant son rôle. Il s'agissait pour les responsables directs du projet de relever un défi lancé par la direction de SNCF pour réussir la transformation du site en un modèle de haute technologie

Le Maître d'Ouvrage s'est prêté au jeu et a accepté par exemple l'analyse du garant que celui-ci leur a présentée le 2 février 2019 en séance plénière avec ses conclusions sur les thèmes à aborder lors du débat ainsi que le périmètre à adopter.

Les différentes compétences « autour de la table » se sont conjuguées pour assurer le succès de la première étape indispensable, à savoir la présentation et la validation du dossier de concertation (modalités, calendrier etc.) devant les membres de la CNDP, et de la seconde étape relative à la concertation proprement dite (réunion publique, relations avec les parties prenantes etc.), afin de permettre l'expression et la plus large participation du public.

Parallèlement, le Maître d'Ouvrage a fait appel à une société conseil (*Etat d'Esprit Stratis*) experte en matière d'organisation de débat public et qui à ses côtés, a facilité la mise en place ainsi que la réalisation concrète du plan de concertation durant toute la période préparatoire et la période de concertation proprement dite.

Globalement, la relation entre le garant et l'équipe en charge du projet a bien fonctionné. Quelques exemples : le garant s'est joint aux côtés des équipes SNCF et de la société conseil *état d'esprit Stratis*, pour diffuser les documents d'information lors des rencontres avec les voyageurs en gare les 18 avril 2019 et 20 mai 2019, recueillir de l'information, et pour les inviter à participer aux manifestations à venir (18 mai et 23 mai). De même, les représentants du Maître d'Ouvrage en l'occurrence les responsables directs du projet (y compris la responsable du site, Mme FRAYSSE, présente lors de la réunion publique du 23 mai) se sont impliqués fortement et personnellement dans toute la phase de concertation, notamment lors de la réunion publique du 23 mai, ainsi que lors des réunions de travail préparatoires. Toutes les coordonnées des acteurs ont été communiquées au garant sans aucune rétention, la fluidité et une très grande courtoisie étant de mise dans le mode de relation.

## Les relations avec les autres parties prenantes

Les parties prenantes pour ce projet sont nombreuses : collectivités locales, associations de riverains, associations environnementales, usagers des transports, personnel SNCF...

### Certaines craintes apparaissent d'emblée au moins sur trois points :

- La relation avec les collectivités locales, sur le territoire desquelles la SNCF est très implantée (à Villeneuve-Saint-Georges en particulier et à Choisy-le-Roi) et dont la politique commerciale en matière de fret reste un sujet récurrent de mécontentement. Les cheminots, -certains étant élus au sein de conseils municipaux-, ont exprimé du reste régulièrement durant la concertation préalable leur désaccord sur ce point (tant par écrit que par oral).

- La difficulté liée à l'évacuation des gravats durant la première partie de la période de travaux et à la circulation des camions, la RD 138 étant particulièrement impactée et les tensions qui peuvent résulter de ces travaux avec les riverains et associations. La même question se pose aussi pour les matériaux, équipements nécessaires à la réalisation du nouveau Technicentre, au cours de la seconde période des travaux.

- La gestion sur la durée d'un projet sur 5 à 6 ans (fin du chantier prévue en 2025), qui ajoute de la complexité au projet et aux relations avec les parties prenantes, et concomitamment à d'autres projets dont le Contrat d'intérêt National (CIN/triage), qui concerne pour l'essentiel la partie sud de l'emprise ferroviaire et donc, selon le Maître d'Ouvrage, sans impact pour le projet Villeneuve Demain, situé au nord de cette emprise. Ce point de vue n'est pas partagé par les collectivités locales.

L'un des paradoxes concerne la relation avec les collectivités. Ceci mérite un éclairage particulier. SNCF (au-delà des changements de structure et de son organisation) a toujours entretenu une relation régulière avec les collectivités, compte tenu de l'impact économique que son activité génère au plan local et des enjeux que cela représente pour elles. Le site de Villeneuve (Dépôt, Triage, Prairie) dans son ensemble constitue un bassin d'emplois de toute première importance (plusieurs milliers d'emplois aujourd'hui) et exerce depuis l'avant-siècle dernier une présence à caractère industriel jugée par tous comme vitale pour ce secteur d'Île-de-France. Les entretiens menés en particulier auprès des collectivités (les quatre communes limitrophes du site de Villeneuve Prairie). Les entretiens menés en particulier auprès des collectivités (les quatre communes limitrophes du site de Villeneuve Prairie), le Conseil départemental du Val-de-Marne, l'Etablissement public territorial du Grand-Orly Seine Bièvre, l'Etablissement public administratif ORSA, la DRIEA d'Île-de-France ont confirmé, s'il en était besoin, à la fois leur très grande attention à la présence de SNCF sur ce territoire, facteur de développement économique, leur attachement aux valeurs du service public et leur fierté d'accompagner cette grande entreprise dans son développement historique et technique depuis plus de cent-cinquante ans. Les courriers reçus par le garant et en particulier celui de la CGT (Secteur fédéral des cheminots du sud-est) souligne l'intérêt de ce projet, eu égard aux investissements, mais restent très critiques sur les aspects relatifs aux nuisances générées par les flux routiers notamment et les impacts en général. (sans omettre la question du fret, sujet abordé à maintes reprises).

Cette idée d'une haute valeur ajoutée est vécue et ressentie par tous comme telle, mais elle est mitigée du fait d'un sentiment totalement partagé d'une très grande difficulté à communiquer avec SNCF (malgré les efforts réels de l'entreprise dans ce domaine) et d'un sentiment de frustration profond qu'engendre cette insatisfaction. Les raisons de

cette difficulté ont été analysées ci-dessus et c'est sur ce point que le garant a mis l'accent à plusieurs reprises auprès des responsables du projet, afin de lever les malentendus et permettre une meilleure fluidité dans la relation. Ce constat doit être néanmoins nuancé tant par les considérations propres aux collectivités, soucieuses de répondre aux attentes des populations et à la vie politique inhérente aux collectivités décentralisées, que par la prise en compte de vraies difficultés que peut connaître une très grande entreprise, forte de centaines de milliers d'emplois et maillant l'ensemble du territoire, à maintenir un dialogue avec tous ses interlocuteurs et répondre aux besoins d'information exprimés, sur une longue période et pour des sujets très différents concernant des services différents. **Quant au Parc Interdépartemental des Sports (PIDS), dont le territoire est contigu au site de Villeneuve Prairie (en bordure du Chemin des Bœufs),** la question posée par son Directeur auprès du garant illustre bien cette difficulté ressentie. Ce-dernier en effet ne parvenait pas, après maintes tentatives depuis plusieurs mois, à rencontrer faute d'être identifié ou identifiable, un interlocuteur compétent au sein de SNCF, à même de répondre à ses interrogations relatives au Contrat d'Intérêt National (CIN), sur le Parc des Sports (en l'occurrence il s'agissait pour lui de savoir dans quelle mesure celui-ci pouvait lancer des travaux en bordure du parc et donc passer des contrats, si le périmètre du CIN venait à évoluer). Et pourtant de nombreuses entités nationales ou locales, ainsi que la préfecture qui pilote le projet, participent aux travaux du CIN ! Le Directeur du PIDS, très intéressé par le projet de Villeneuve Demain, souhaite de toute évidence avoir des liens directs avec SNCF et disposer régulièrement d'informations sur ces sujets, afin d'en informer son CA. Mais il s'étonnait de ne parvenir à identifier la bonne personne malgré ses nombreuses tentatives.

C'est l'intervention du garant, et donc d'un tiers, qui a permis un rapprochement rapide entre les deux parties. Mais, pour la SNCF, il y a un paradoxe : « C'est SNCF qui doit assurer une communication auprès du représentant du PIDS, alors que ce projet est piloté par la préfecture ! ».

## La définition du périmètre et du calendrier

Lors des réunions préparatoires à la définition du plan de concertation, la question s'est posée du périmètre du projet. Le site de Villeneuve Prairie impacte en premier lieu clairement les quatre communes qui bordent son territoire et en particulier Villeneuve-Saint-Georges et Choisy-le-Roi. La commune de Créteil par exemple n'a donné aucune suite à la demande de rencontre posée par le garant, cette dernière collectivité estimant sans doute être peu impactée par le projet, bien que le site borde directement son territoire et que la gare de Créteil-Pompadour dans laquelle s'est effectuée une distribution de documents lors d'une rencontre avec les voyageurs le 20 avril 2019, se situe aussi sur son territoire. Le périmètre de la concertation a pris en compte les populations avoisinantes le site du projet et donc celles des quatre communes précitées et en particulier celle de Choisy-Le-Roi (quartier des Gondoles) et proche de la départementale RD 138.

Le calendrier retenu répondait à une double nécessité : celle de disposer de suffisamment de temps pour préparer la période de concertation tout en respectant les délais imposés par la réglementation (par exemple pour informer les populations de l'ouverture de la concertation 15 jours avant, ou pour s'insérer dans les délais prévus), et pour permettre d'instaurer une période suffisamment longue pour recueillir les avis, consulter les populations et organiser une réelle concertation sur le projet, conformément aux dispositions issues de la Convention d'Aarhus et des textes qui en découlent.

La période choisie a paru suffisante : 50 jours, soit 7 semaines. Le début des travaux intervenant en 2020, cela devait laisser du temps au Maître d'Ouvrage, pour répondre dans les délais prescrits au bilan du garant et engager s'il le décide, la poursuite du projet avec la phase suivante de l'enquête publique, impliquant des études complémentaires (étude d'impact, etc.), et la phase travaux. Le choix de cette période (avril-mai 2019) s'est révélé satisfaisant, puisqu'il a permis de recueillir les avis des uns et des autres et d'organiser la concertation dans les délais prescrits. **Le garant a donné son accord sur le choix de la période, et d'une manière générale sur toutes les décisions en matière de communication et relatives à la démarche de concertation menée auprès des populations et acteurs concernés par le projet**

Quant aux dates retenues pour les événements les plus importants (rencontres avec les voyageurs, réunion publique, journée portes ouvertes...), elles s'inscrivent -et en particulier, celle du 23 mai 2019-, dans une progression des rencontres avec les populations et les acteurs concernés par le projet, le 23 mai étant considéré comme un temps fort de la démarche de concertation.

## Les entretiens préalables

Trois types d'entretiens ont été menés avant le démarrage de la période de concertation :

- **1- Entretiens menés par la SNCF** : En début d'année 2018, le Maître d'Ouvrage a rencontré les collectivités et installations concernées par le projet de modernisation du Technicentre (Mairie de Choisy-le-Roi les 17 janvier 2018 et 27 février 2018 ; Mairie de Créteil le 7 mars 2018 ; Mairie de Valenton le 2 mars 2018 ; Mairie de Villeneuve-Saint-Georges, le 21 février 2018 ; la Préfecture (DRIEA) le 27 mars 2018 ; l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre le 27 avril 2018 et le Département du Val-de-Marne le 12 juin 2018). Trois représentants de la SNCF ont participé à ces rencontres et présenté le projet de modernisation sous trois angles : les enjeux ; le projet (appelé à cette époque Grand Villeneuve) et les aspects logistiques. Un support leur a été remis. La présentation contenait encore quelques incertitudes, mais offrait l'avantage de faire connaître aux collectivités les grandes lignes du projet. Le garant qui a rencontré par la suite ces mêmes collectivités, a pu mesurer l'impact de ces présentations. Dans l'ensemble, les collectivités étaient satisfaites de ces éléments d'information (dont elles ne connaissaient pratiquement rien), mais auraient souhaité que SNCF pilote ce type de rencontres et que celles-ci se poursuivent à un niveau décisionnel plus élevé, ce qui aurait, selon elles, facilité les relations avec SNCF. C'est le cas de Villeneuve-Saint-Georges demandant à ce que le projet soit présenté personnellement à Mme le maire, et non aux seuls responsables techniques (Pôle Ville Citoyenne). Cette rencontre, semble-t-il programmée puis annulée, n'a pu en fait se tenir. La commune, sans nouvelles du projet depuis cette première rencontre, apprend une année plus tard, en début 2019, de la bouche du garant lui-même, la suite donnée à ce projet de Villeneuve Demain. Une nouvelle rencontre, à la demande formelle et insistante du garant auprès du Directeur de projet et de la Directrice générale adjointe de Villeneuve-Saint-Georges, dut être organisée courant avril 2019 entre les deux partenaires pour parer à ce malentendu et permettre de renouer le dialogue.

**2- Entretiens menés par le garant** : Le garant a dressé sur la base d'indications fournies par SNCF, une liste de personnes à rencontrer, auxquelles sont venues s'ajouter des responsables d'associations de riverains ainsi que le PIDS (Parc des Sports) : 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).

### Ces entretiens ont mis à jour plusieurs questions et difficultés :

- L'importance du projet Villeneuve Prairie au regard des enjeux socio-économiques et de son impact globalement bénéfique sur le territoire. Un attachement très profond à la présence de SNCF au plan historique, familial (cheminots) et du point de vue de l'emploi local.

- Les conséquences sur la circulation en particulier de la RD 138 qui déjà très encombrée, pose de sérieux problèmes en termes de bruit, de pollution et d'encombrement des rues tant du côté du quartier des Gondoles que du côté de Villeneuve Triage. En outre, un « passif » semble s'être introduit dans les relations entre ces associations riveraines et le Conseil Départemental du Val-de-Marne, à la suite de plusieurs projets de construction de nouvelles voies (en 1997-1998 et 2003) visant à désengorger la D 138 et n'ayant au grand dam des riverains, jamais vu le jour. Ce thème de la circulation engendre une certaine colère de la part des associations, avec le sentiment de ne pouvoir agir et de subir les effets de la modernisation des installations de SNCF, sans que soient pris en compte leur ressenti ni leurs intérêts. Par exemple, le thème des camions-toupies avec leur chargement de ciment, à plein ou à vide, en provenance du site de Villeneuve pour des travaux temporaires (5 camions par heures pendant 4 heures pendant 3 mois), a été fréquemment évoqué comme une très grande source de nuisance (et de crainte) pour les riverains, déjà incommodés par une circulation importante, comme le soulignent les études de trafic. « La seule chose qui sera imposée, c'est la nuisance », déclare le responsable d'une association !

A titre indicatif, SNCF a fourni, lors de la réunion publique du 23 mai, des éléments comparatifs concernant les données de trafic sur la RD 138 : selon la préfecture, 719 passages de camions ont été constatés au niveau de Choisy-Le-Roi, et selon les comptages menés par SNCF pendant 1 mois, 100 passages de camions en entrée/sortie du site ferroviaire, toutes activités confondues.

- Un ressenti -à tort ou à raison- de la part des collectivités très souvent entendu : une difficulté d'entrer en relation avec SNCF. Les parties prenantes rencontrées par le garant perçoivent SNCF comme une entreprise dont il est très difficile de connaître les projets, certains allant jusqu'à employer le terme de « boîte noire » !, ce qui peut paraître excessif, alors que l'entreprise organise à date régulière, des journées « portes ouvertes » ou des visites de terrain pour répondre parfois à des demandes en ce sens. Mais, nombreux sont ceux qui ignoraient avant la période de concertation, le

futur projet de Villeneuve Prairie (les associations en particulier), tout en se montrant très intéressés par celui-ci. Le sentiment d'un manque de transparence du côté SNCF reste prégnant.

- Paradoxalement aussi, une certaine indifférence, voire une lassitude de la part des populations concernées, face aux différents projets menés par SNCF depuis ces dernières années dans le secteur, avec le sentiment d'un monde qui leur échappe et trop complexe à appréhender. La notion même de « technicentre » devant faire l'objet d'explications, notamment par le garant à ses interlocuteurs pour ne pas dérouter l'auditeur. L'idée d'une journée Portes Ouvertes est très séduisante. Mais, comme on le verra, le nombre de personnes qui se présenta le 18 mai au matin fut quasiment nul ! Comment rapprocher cela du sentiment que « rien ne bouge » ou que « tout est joué d'avance » ?

- La méconnaissance du rôle du garant et sa mission dans le cadre d'une concertation préalable. Plus d'un faisait une confusion avec l'enquête publique et ne faisait pas la distinction entre les deux fonctions. Beaucoup de temps fut donc mis à profit pour expliciter ce point, avant d'engager la conversation. Certains mêmes pensaient que le garant était le missi dominici de SNCF !

- La difficile compréhension de l'articulation entre les différents acteurs locaux et niveaux de responsabilité : SNCF, collectivités, CD 94 ; vue de l'extérieur, l'interpénétration entre les divers éléments est grande : par exemple la présence d'entreprises sur le domaine ferroviaire vers Villeneuve Triage, le pont situé sur le territoire de Villeneuve limité aux poids lourds de 3,5 tonnes, le statut juridique des voies insérées dans le périmètre du projet (Chemin de Bœufs, Chemin des Vaches etc.) ; tout cela contribue à complexifier l'appréhension des différentes entités entre elles.

- On notera un grand intérêt pour le projet de convoyeur avec tapis roulant enjambant la RD 138 et donnant sur une plateforme portuaire (« la sauterelle »). Ce procédé très innovant a beaucoup marqué les esprits. L'une des questions très fréquemment abordées est le devenir des déchets ainsi transportés sur la Seine : quid de leur mode de traitement, des plateformes d'entreposage, des contrôles sur la traçabilité ? etc.

- La question du recours au mode ferroviaire pour le transport des matériels et matériaux nécessaires à la construction du nouveau Technicentre. Face aux raisons invoquées par SNCF pour éviter ce mode moins polluant et moins impactant pour le voisinage, s'élève une incompréhension profonde de la part des populations concernées (cf. la réunion publique du 23 mai). « L'institutionnel doit montrer l'exemple », entend-on à propos du mode ferroviaire, faible émetteur de CO<sup>2</sup> !

- La crainte d'empiétement du projet sur le parc départemental des sports (PIDS). Non seulement de la part du Directeur, inquiet de conséquences du Contrat d'intérêt National, mais aussi d'autres acteurs, soucieux de préserver cet espace de verdure géré par plusieurs collectivités dont celles concernées par le projet (Choisy-Le-Roi, CD 94...) et craignant un « détricotage » subtil et progressif des espaces verts. Une rencontre a pu être organisée le 18 avril 2019 avec le responsable du PIDS à qui SNCF a indiqué que le projet « Villeneuve Demain » serait sans impact sur le PIDS.

- La question des tonnages. Nombreuses sont les personnes souhaitant connaître les tonnages générés par les travaux avec les déblais excavés et les matériaux de déconstruction, et donc le nombre de camions potentiels pouvant traverser la RD 138 pour regagner le Carrefour Pompadour et la A 86. Le garant a beaucoup insisté auprès du Maître d'Ouvrage pour que ce dernier présente au public notamment lors de la réunion publique du 23 mai, des données précises sur les tonnages issus des démolitions et des excavations de terres. Satisfaction a été donnée au garant sur ce point, ce qui doit être souligné. **Cette donnée des tonnages est en effet au cœur du débat, car elle détermine le nombre de camions appelés à circuler sur la RD 138,** par rapport aux tonnages transportés par barges sur la Seine à partir de la plate-forme de Bergeron.

- Au final, la plupart des associations et collectivités rencontrées souhaitent être mieux associées à la démarche engagée par SNCF Mobilités. Elles demandent à être informées régulièrement par SNCF de la suite donnée aux travaux, l'évolution du projet, les étapes etc. Cette demande est très forte de la part des deux collectivités de Villeneuve-Saint-Georges et Choisy-Le-Roi. Les maires ont en effet entrepris dans leurs communes respectives des démarches sur la mobilité. Aussi, redoutent-ils que le projet Villeneuve Prairie ne vienne impacter en négatif durant la phase de travaux sur ces projets de mobilité auxquels les élus et la population sont très attentifs.

Tous ces éléments ont été présentés par le garant lors d'une réunion de restitution le 1<sup>er</sup> février 2019 à laquelle participèrent tous les acteurs du projet au sein de SNCF. Ils ont permis de contribuer, avec l'appui des différents responsables SNCF réunis et le concours du cabinet *Etat d'Esprit Stratis*, à l'élaboration du plan de concertation

### **-3- Entretiens téléphoniques menés par le cabinet Etat d'Esprit Stratis**

Une étude de contexte a été décidée et menée par le cabinet *Etat d'Esprit Stratis* sous forme d'enquête téléphonique auprès d'une centaine de personnes, choisies selon les critères de proximité avec la D 138 ou du futur chantier, et ce, sur le territoire des quatre communes voisines. Cette enquête téléphonique a permis de mesurer le degré de connaissance des riverains des quatre communes du projet et leurs souhaits de participer à la démarche de concertation.

# ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

## Organisation et modalités de la concertation.

### La concertation s'est élaborée sur la base des éléments suivants :

1 - Les éléments fournis par le maître d'ouvrage dans son document de saisine de la CNDP, dans lequel il s'engage à consulter les riverains et associations sur les impacts que peut produire le chantier durant les cinq années suivant la décision de poursuivre le projet. L'une des difficultés attendues lors de la réalisation du projet était clairement liée au transport des déblais et ses conséquences pour la vie des riverains.

2 - Les entretiens préalables menés par le Maître d'ouvrage (cf. ci-dessus) très en amont du projet (en 2018) auprès des collectivités locales, avaient souligné l'intérêt qu'il portait à ses partenaires historiques, dans un secteur où l'implantation territoriale de SNCF est l'un des piliers de l'économie locale. Ces entretiens s'ils ont été utiles et bien perçus de la part des élus, dès lors qu'ils se sont sentis informés de la mise en œuvre du projet, ont mis à jour - paradoxalement- une très forte attente ainsi qu'un besoin criant d'être associés et davantage consultés sur des sujets touchant l'économie locale. En revanche l'absence d'élus à la manifestation d'information du 17 mai 2019 organisée par SNCF sur le site de Villeneuve Prairie, alors qu'ils étaient formellement invités, a suscité beaucoup d'interrogations de la part de SNCF. L'une des explications pourrait être la difficulté pour les collectivités locales d'appréhender des éléments très techniques, tout en étant conscient cependant que cette haute technologie conditionne la qualité des transports en Île-de-France.

3 - Cette forte attente (point n°2) est ressorti clairement des entretiens menés par le garant durant les mois de janvier et février 2019 avec ces mêmes collectivités locales ainsi qu'avec les représentants d'associations de défense des intérêts des riverains.

4 - Enfin, une enquête téléphonique a été réalisée par le cabinet conseil *Etat d'Esprit Stratis* auprès d'une centaine d'habitants du périmètre retenu pour la concertation et dont il ressort que la quasi-totalité des personnes consultées ne connaissaient pas le projet Villeneuve demain et **que 75% ne connaissent pas le Technicentre**. L'impact du projet en matière de circulation arrive en tête des préoccupations des personnes consultées. Le tiers seulement des personnes interrogées se dit prêt à participer à la concertation.

Le cabinet conseil en communication *Etat d'Esprit Stratis* à qui le Maître d'Ouvrage avait fait appel dès le mois de décembre 2018 pour accompagner la démarche de concertation, a réalisé et mis en place les outils nécessaires.

### Les principaux outils de la participation ont été les suivants :

1 - Réalisation d'un document d'information A4 destiné à être distribué dans les boîtes aux lettres ou relayés par internet (ce fut le cas pour une association qui le souhaitait en vue d'une rediffusion à ses adhérents). Ce document à but pédagogique et résumant les objectifs et caractéristiques du projet ainsi que les règles de la concertation préalable (avec message du garant), a été distribué largement (5 500 exemplaires) et également aux voyageurs durant les rencontres en gare à Créteil Pompadour et Villeneuve-Saint-Georges. Ce document a été mis à disposition chez des commerçants du secteur. Environ 5 500 exemplaires du document ont été déposés dans les boîtes aux lettres des riverains le 2 avril 2019, soit un peu plus de deux semaines avant le lancement de la concertation.

2 - Des dossiers d'information ont été déposés auprès de chacune des quatre mairies concernées par le projet (Choisy-le-Roi, Créteil, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) et accompagnés d'un registre permettant à toute personne d'exprimer son avis par écrit. Seul le registre présent en mairie de Villeneuve-Saint-Georges a été complété avec 6 avis. Malgré les difficultés évoquées ci-dessus, le dispositif a été mis en place, in extremis, dans cette mairie à partir du 18 avril, premier jour de la période de concertation.

3 - Une présentation du projet (page-projet) sur le site [transilien.com](http://villeneuve-demain.transilien.com) (<http://villeneuve-demain.transilien.com>) avec un accès direct et sur lequel le public pouvait émettre un avis en remplissant le formulaire ad hoc ([www.transilien.fr/page-editoriale/villeneuve-demain](http://www.transilien.fr/page-editoriale/villeneuve-demain)). Entre le 18 avril et le 6 juin, la page projet a été vue 1 323 fois

par 1 151 visiteurs, principalement sur les premières semaines, lors des deux campagnes avec les bandeaux d'annonce en page d'accueil, avec un temps moyen de lecture de la page de 1,04 minute.

4 - Des relais sur les réseaux sociaux du RER D et de la ligne R (blogs et twitter). Suivis respectivement par 35 400 et 4 200 abonnés, les comptes Twitter du RER D et de la ligne R de Transilien ont relayé l'annonce de la concertation. Cette dernière a également été annoncée sur les blogs des lignes R et D.

5 - Des adresses mail pour permettre à toute personne de s'exprimer : l'équipe projet d'une part ([contact@villeneuve-demain-transilien.fr](mailto:contact@villeneuve-demain-transilien.fr)), le garant d'autre part ([paul.carriot@garant-cndp.fr](mailto:paul.carriot@garant-cndp.fr)).

6 - L'affichage réglementaire a été réalisé dans le respect de la réglementation et des panneaux d'information sur le projet ont été réalisés par les mairies.

7- Le document d'information diffusé dans les boîtes aux lettres des riverains ainsi que l'affiche d'annonce ont été mis à disposition du public dans plusieurs commerces du secteur de la concertation dès le 10 avril. Environ 50 commerces ont été livrés de ces documents (une affiche et 10 documents d'information par commerce).

8 - Plusieurs affiches du Projet Villeneuve Demain ont été apposées dans les trois gares de Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-Triage (où il n'était pas prévu de distribuer des documents A4, compte tenu du faible nombre de voyageurs empruntant cette gare, mais où un affichage fut organisé) et Créteil Pompadour. Des kakémonos ont été installés au niveau de l'accueil dans les gares où furent distribués les documents d'information A4.

### **Le dispositif de participation :**

Outre les divers outils de communication mis à la disposition du public pour faire connaître son avis et exprimer ses observations et/ou propositions, un dispositif de communication et d'information direct avec le public a été mis en place :

- 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, le matin, 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, dans une salle mise à disposition du débat par le directeur du PIDS.

### **Pourquoi ce choix ?**

Compte tenu des observations effectuées et des opinions recueillies lors des entretiens téléphoniques menés par le Cabinet Conseil *Etat d'Esprit Stratis*, des entretiens menés par le garant d'une part et par le Maître d'Ouvrage d'autre part en 2018, le choix s'est clairement orienté vers les collectivités locales directement concernées et les populations riveraines du site de Villeneuve Prairie, les plus impactées.

Avec l'accord du garant, il a été décidé que **les populations avoisinantes et leurs représentants élus bénéficieraient d'une information renforcée (boîtage et affichage et réunion avec les collectivités). Le choix s'est porté prioritairement sur les populations avoisinantes et leurs représentants élus.**

**Cette orientation s'est révélée fondée.**

D'autres parties prenantes devaient-elles être impliquées ? :

- les usagers des transports : les associations contactées par le garant n'ont pas souhaité participer de manière active au débat. Il n'en demeure pas moins que les usagers de transports ont été informés et invités à la réunion publique via les canaux de communication électronique des lignes D&R (blogs et fils Twitter).

Il est vrai que le projet de modernisation de Technicentre apparaît pour les usagers comme une amélioration nette des conditions de transport (voitures plus spacieuses, plus confortables etc.) et vont dans le sens d'un service plus efficace et régulier, destiné à absorber l'augmentation prévisible du nombre de voyageurs. De plus, les usagers ont déjà

l'occasion de connaître les nouveaux matériels (certains étant mis en service) et de s'exprimer sur ce sujet. Un seul représentant des usagers fut du reste présent lors de la réunion publique du 23 mai (**Bernard Baur, secrétaire général de l'association d'usagers du RER D, SADUR**).

- les personnels SNCF : ceux-ci ont été associés au projet dès son origine et aux diverses étapes qui le composent, à travers les réunions managériales ou leurs instances représentatives du personnel. Les cheminots disposent aussi de relais auprès des élus, nombreux étant eux-mêmes présents dans les conseils municipaux des communes environnantes. Les cheminots ainsi que les familles ont été largement associés à ce projet. (Cf. la journée du 18 mai). A noter la contribution de la CGT (Secteur fédéral des cheminots de Paris sud-est) adressée au garant qui fera l'objet d'une analyse ci-après. Leur représentant était présent lors de la réunion publique du 23 mai. Ceux-ci se sont exprimés lors de la réunion publique du 23 mai et ont produit une contribution en particulier par la voix du syndicat CGT.

# RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

## 1- Les nuisances provoquées par les travaux en particulier sur la route RD 138

Cette question demeure centrale et n'a pas trouvé toutes les réponses attendues aux craintes exprimées parfois fortement de la part de quelques riverains présents (et dont on s'attendait à davantage de représentants) sur les conséquences de l'accroissement de la circulation destinée à passer « sous les fenêtres des résidents de la RD 138 », dans la zone pavillonnaire des quartiers des gondoles notamment. Les éléments d'inquiétude sont nombreux : tremblements et vibrations sur la route et donc sur les maisons adjacentes, pollution, risques, encombrements, bruit, débordement sur les autres rues du quartier des passages de camions, en un mot, pour reprendre l'expression d'un participant à la réunion publique du 23 mai, il s'agit d'un « transfert de nuisances sur la RD 138 ! ». Face à cette inquiétude déjà largement perçue et exprimée lors des entretiens préalables (SNCF, garants etc.), SNCF a fourni des éléments visant à apaiser les appréhensions des riverains. Limitation des camions convoyeur pour l'évacuation des terres et déblais par la Seine sur des barges, etc., diverses mesures à même de diminuer les nuisances, étant entendu que la majeure partie des déblais passeront au sud du site de Villeneuve Prairie par le convoyeur et la plateforme sur la Seine. Il n'en reste pas moins que cette question demeure très importante, **d'où la nécessité pour SNCF d'informer en toute transparence sur les tonnages et les trafics prévisibles et réels durant la phase de travaux**.

L'évaluation du nombre de camions supplémentaires devant emprunter la RD 138 reste encore incertaine, même si SNCF a fait l'effort de chiffrer avec une assez grande précision, sur insistance du garant, les tonnages de matériaux d'extraits du chantier de déconstruction et le nombre de camions correspondants. La réunion publique du 23 mai fut l'occasion pour SNCF de fournir ces précisions au public présent, à sa plus grande satisfaction.

## 2 - Parmi les questions abordées, celle du fret demeure centrale aux yeux de la CGT et de ses différents relais.

Bien que cette question n'ait pas de lien direct avec le projet de Technicentre dont la vocation concerne prioritairement la maintenance des nouvelles rames de voyageurs (TER, Transilien etc.), certains acteurs, dont le représentant du syndicat CGT, M. Yann PIROLLI, Secrétaire Général CGT Cheminots Villeneuve-Saint-Georges ainsi que M. Alexandre BOYER, Conseiller municipal de Villeneuve-Saint-Georges et Vice-Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre, ont répété avec force leur attachement lors de la réunion publique et dans une contribution écrite au garant, à la nécessité de défendre l'activité fret par SNCF. Selon eux, le fret offrirait d'intéressantes possibilités d'utiliser en lieu et place de la route, le mode ferroviaire pour transporter les matériaux et matériels nécessaires à la construction du Technicentre. Toutes les rencontres avec les collectivités notamment celle de Villeneuve-Saint-Georges ainsi que la réunion publique du 23 mai furent les moments pour aborder cette question.

**Le directeur du projet, Jean-Louis ZANINI, a fourni des arguments face à cette question** et a également expliqué, entre autres, les difficultés que connaît SNCF d'utiliser le réseau ferroviaire pour transporter les matériaux nécessaires à la construction du Technicentre, sans causer d'importantes interruptions temporaires de circulation (ITC) qui doivent être réduites au minimum et sans perturber le service des voyageurs roulant à plus de 100 km/h à proximité du site, alors qu'un train de Fret démarrant du chantier sera en pleine accélération. Pour SNCF, l'une des priorités annoncées lors des différentes rencontres est de ne pas perturber le service commercial voyageur. Ce mode de transport ferroviaire que beaucoup ont souhaité lors de la réunion du 23 mai 2019, en remplacement du mode routier, ne conviendra selon SNCF qu'au transport des rails (activités traditionnelles techniquement maîtrisées), et non aux matériaux, au ciment etc., du fait que seuls des trains longs sont acceptables sur les segments de ligne.

## 3 - La création d'une nouvelle voie de desserte.

Cette question demeure l'une des pierres d'achoppement dans le débat. Avant même que ne s'ouvre la période de concertation préalable, les deux collectivités notamment de Villeneuve-Saint-Georges et de Choisy-le-Roi se sont exprimées sur le sujet et à plusieurs reprises, ainsi que l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et l'association « déviation de la RD 138 », présidée par Mme Danielle COSTA. **L'idée serait de dévier une partie du trafic circulant sur l'actuelle**

**RD 138 sur une autre voie qui pourrait utiliser des passages situés sur le domaine ferroviaire de SNCF.** Par ailleurs, le Conseil Départemental (Conseil Général avant la réforme) avait étudié au moins deux possibilités pour régler cette question. Paradoxalement, ce dernier a interdit le passage des camions de plus de 3.5 tonnes sur un pont situé au niveau de Villeneuve-Saint-Georges, refluant ainsi tous les camions de tonnage supérieur vers la RD 138 et l'A 86, déjà très encombrées. Diverses possibilités ont été évoquées lors des entretiens et des rencontres, entre les partenaires et en particulier à propos du grand projet structurant du CIN (Contrat d'Intérêt national) de créer une nouvelle voie d'accès, pour décongestionner la RD 138. Si pour l'instant aucune solution n'est envisagée en ce sens et que la discussion n'a pas vraiment avancé entre les partenaires concernés, on observe une crainte très forte de la part du Parc Interdépartemental des Sports qui, situé en bordure de l'emprise de SNCF, redoute une solution qui empiéterait sur son territoire... La position de son directeur, M. Escribano (et donc de son Conseil d'Administration dans lequel sont présentes les principales collectivités du secteur de Villeneuve Prairie) sur cette question est très explicite. **Il faut donc trouver une issue à cette difficulté.**

#### **4 - La mise en place du convoyeur**

Le convoyeur situé en partie sud du site de Villeneuve Prairie a pour objet de concentrer le plus grand tonnage possible de déblais issus des travaux de démolitions et d'excavation du site de Villeneuve Prairie. Il soulève des questions de la part des parties prenantes (collectivités et associations -notamment les Amis de la Terre du secteur de Val d'Yerres). Ce dispositif est dans l'ensemble salué comme une avancée par rapport au problème des transports de déblais, dès lors qu'il apporte une réponse très concrète à la crainte des riverains de la RD 138 face à la montée du trafic de camions. Le procédé est innovant, ingénieux et vise à évacuer les déchets via la Seine à partir de la plateforme de Bergeron (suite à passage d'une convention entre SNCF et HAROPA). Si cette solution est approuvée par tous les acteurs et paraît très séduisante à leurs yeux au plan technique, environnemental et pratique, la question est posée de la réversibilité. Pourquoi ce dispositif ne permettrait-il pas à l'inverse de faire venir et de transporter des matériels pour approvisionner le chantier ? SNCF, interrogée sur ce point, reste sur le schéma de départ d'un convoyeur à sens unique, car les produits proposés à ce jour ne permettent pas de réversibilité. La proposition qui consisterait à doubler le convoyeur pour diminuer la charge sur la RD 138, a néanmoins été formulée. **SNCF a été invitée fortement à optimiser l'utilisation du convoyeur** qui reste aux yeux de tous, un moyen approprié de nos jours pour évacuer les déchets.

#### **5 - Les aspects environnementaux**

Le Technicentre se situe dans une zone fortement urbanisée. Il n'en demeure pas moins qu'un parc de loisir et de sport (PIDS) très important pour le secteur et porté par l'ensemble des collectivités locales, se situe à proximité immédiate, qu'une zone humide a été signalée hors du périmètre du site de Villeneuve Prairie, notamment par une association (Association des Amis de la Terre du Val d'Yerres), comme étant une zone d'accueil d'hébergement d'oiseaux migrateurs, qu'enfin un premier diagnostic environnemental réalisé par une société spécialisée à la demande de SNCF, a montré que le projet de modernisation du Technicentre, n'était pas totalement neutre en termes d'environnement (même si, semble-t-il, de faible impact). Or, l'analyse d'impact environnementale qui interviendra obligatoirement dans le cadre de l'enquête publique à venir, et qui décrira avec un fin niveau de détail l'état de la faune et de la flore, comprendra tel que le prévoit les textes, d'autres volets que le porteur de projet SNCF Mobilités devra prendre en compte dans la(es) phase(s) ultérieure(s) de ce dossier. Les articles L. 122-1 et R. 122-5 du Code de l'Environnement évoquent effectivement **toutes les incidences notables directes et indirectes** d'un projet avec les facteurs suivants : la **population** et la **santé** humaine (par exemple les effets de la RD 138 sur les riverains), les terres, le sol, **l'eau, l'air** et le **climat** (poussières liées au chantier...), la **biodiversité**, avec les espèces et les habitats protégés (cf. ci-dessus), sachant que le projet, comme le précise l'article visé ci-dessus, au paragraphe 5 : « *doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le*

*temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».*

**Aussi, convient-il dès à présent d'anticiper les incidences que pourrait induire l'analyse d'impact environnementale avec le schéma « Eviter, Réduire, Compenser » pour le projet de Villeneuve Demain avec celui d'autres projets compris dans la même zone, le Contrat d'intérêt National (CIN) notamment.**

## AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

1 - La période de concertation n'a pas donné lieu à une remise en cause du projet de Villeneuve Demain, ni sur son opportunité ni sur ses objectifs. Bien au contraire ! L'ensemble des acteurs et des parties prenantes considèrent qu'il s'agit d'un projet innovant et important pour les usagers. Il en sort, d'une certaine manière, conforté et légitimé. Ni le choix du site, ni le projet en tant que tel, ni son opportunité ne posent problème. Ni lors des entretiens ni lors de la réunion publique du 23 mai 2019, le garant qui a rappelé et explicité les règles de la concertation préalable, n'a entendu de critique radicale du projet. Pour ne citer que l'une d'entre elles les nombreuses réactions orales ou écrites émanant tant de la part des voyageurs en gare que des blogueurs, on note par exemple un « tant mieux si cela améliore les conditions de transport ! ».

**Cela souligne l'intérêt en général de la population pour le projet de modernisation du Technicentre. Aucune modification fondamentale remettant en cause le projet Villeneuve Demain n'est donc demandée à l'issue de la concertation préalable.** Seule, la question relative à la circulation sur la RD 138 demeure centrale, au stade de la concertation actuel.

2 - On observe un décalage entre les moyens mis en œuvre par le Maître d'Ouvrage pour faire connaître le projet et le résultat obtenu en termes de participation : la faible fréquentation par exemple à la réunion publique du 23 mai, malgré la diffusion importante de documents d'information et la préparation méticuleuse qu'elle a nécessité (travaux en ateliers etc.), montre la difficulté de mobiliser des populations même directement concernées par le projet. Deux personnes seulement pour la visite du site le 18 mai ! Douze personnes à la réunion publique du 23 mai ! Aucun élu, malgré l'invitation formelle lancée par le service de communication de SNCF, n'a participé à la manifestation du 17 mai au matin, en présence du Directeur Général de SNCF Transilien, M. Alain KRAKOVITCH, et Mme Aude FRAYSSE, Directrice du Technicentre de Villeneuve. Cette observation déjà consignée ci-dessus, souligne la difficulté d'instaurer des relations fluides entre les responsables des collectivités et SNCF, **un point sur lequel SNCF devra s'interroger pour améliorer ce mode de relation avec ses parties prenantes et dont elle a besoin pour mener son projet à bien, même si elle ne détient pas toutes les clés pour y parvenir** (difficulté notamment, comme on l'a vu ci-dessus, pour les collectivités de maîtriser les éléments techniques).

3 - Il semble qu'il y ait eu confusion entre concertation préalable et enquête publique : ceci témoigne de la part du grand public d'une méconnaissance profonde du nouveau dispositif -déjà constaté par ailleurs- généré par les ordonnances du 3 août 2016. Alors que l'enquête publique arrive en bout de chaîne, lorsque le projet a fait l'objet de plusieurs allers-retours auprès des personnes publiques et qu'il a traversé plusieurs étapes (conseils municipaux, CA, etc.) et fait l'objet d'études diverses (impact environnemental etc.), la concertation préalable se situe bien en amont.

**Il y a donc un travail d'explication à mener durant les années prochaines, notamment lors de l'enquête publique annoncée par le Maître d'Ouvrage et prévue en 2020.** Le garant a dû à maintes reprises expliciter le dispositif et le resituer dans le cadre de la démarche globale de concertation préalable.

4 - On observe un paradoxe entre d'une part, 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, et d'autre part, la vivacité, voire la virulence, des propos tenus par certains participants à la réunion publique dont certains sont historiquement très impliqués dans la vie du quartier et qui, connaissant très bien le sujet, ne sont pas rebutés par la technicité du projet. Ceci s'explique pour partie par l'évolution sociologique du quartier des Gondoles, une zone pavillonnaire traditionnelle qui a tendance à devenir une zone de passage avec des personnes très mobiles et moins attachées au quartier. Ce qui de la part des nouveaux entrants crée une indifférence à l'environnement (au sens global du terme). L'horaire retenu pour la réunion publique (18h00-20h00) qui s'est tenue à proximité immédiate du quartier le plus impacté par les travaux de modernisation du Technicentre de SNCF, et qui s'est prolongée au-delà, a montré sa pertinence.

5 - Les acteurs institutionnels se sont impliqués a minima, notamment les collectivités locales qui pour l'une d'entre elles -Villeneuve-Saint-Georges- allait jusqu'à refuser pour marquer sa mauvaise humeur et son désaccord avec SNCF, de relayer, comme cela lui était demandé, l'information sur la période de concertation préalable telle qu'elle prévue par les textes, prenant ainsi le risque d'isoler les habitants de la commune par rapport au processus et renforcer par là une certaine indifférence de la part des habitants vis-à-vis d'un projet qui les concerne.

Conscient de ce risque et pour permettre à chacun de s'exprimer, le garant est intervenu très fortement auprès des trois acteurs (Mme Agnès Bonhomme, Directrice Générale Adjointe de la Mairie et SNCF, M. Jean-Louis ZANINI, Directeur du programme à SNCF, M. Carol JONARD, responsable des relations institutionnelles des lignes D et R) pour permettre une reprise rapide du dialogue entre les deux parties et obtenir de la part de Mme le Maire un accord de principe sur le déploiement du dispositif de concertation sur le territoire de la commune (affichage, mise à disposition de registres etc.). Ces acteurs institutionnels (collectivités territoriales, communes, Conseil départemental, EPT...) ont pourtant bien inscrit leurs relations depuis très longtemps avec SNCF, en raison des liens très forts qui les unissent (liens historiques tissés au fil des décennies), et des retombées socio-économiques indéniables et importantes (emplois, etc.) pour leur territoire.

**A noter que ces acteurs tant institutionnels qu'associatifs se sont prononcés sans ambages en faveur du projet**, saluant selon une expression entendue souvent durant le débat et les entretiens 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, semble-t-il partagé, 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)**. La période de concertation fut donc un moment de crise révélatrice dans cette relation complexe et rien ne laissait augurer d'une suite favorable, si une rencontre impromptue n'était intervenue entre tous les acteurs pour dissiper les malentendus et permettre une reprise « normale » des relations bilatérales.

6 - Les usagers du transport se sont relativement peu exprimés (FNAUT...) lors de cette période de concertation. Sans doute ceux-ci disposent-ils d'autres canaux et d'autres instances pour traiter les questions qui les concernent.

Dès lors que le projet de modernisation du Technicentre répond aux attentes des usagers, du fait de la mise en place de nouvelles rames plus confortables, plus spacieuses etc., avec un niveau de sécurité et de régularité des trains du Transilien accru, seule l'association SADUR, en la personne de M Baur, Secrétaire Général de l'association des usagers de la ligne D, a participé à la réunion publique. La question a néanmoins été posée lors de la réunion publique sur les tarifs et les horaires consécutifs à l'arrivée des nouvelles rames et de la modernisation du Technicentre. Selon SNCF, l'impact sur le trafic sera extrêmement limité, celle-ci s'engageant à informer régulièrement les voyageurs de tout ce qui peut toucher à la circulation du transilien et de la ligne R. A noter les nombreuses réactions des voyageurs rencontrés dans les deux gares de Villeneuve-Saint-Georges et de Créteil-Pompadour exprimant leur satisfaction sur ce point.

7 - Le Maître d'Ouvrage s'est prêté au jeu de la concertation préalable et s'est beaucoup investi. L'équipe projet s'est mobilisée. Le Directeur du programme lui-même distribuait les documents d'information aux voyageurs, lors des rencontres en gare. Pour la première fois, le dispositif de concertation préalable était mis en œuvre par cette importante direction. Il lui a fallu appréhender le dispositif, assimiler les règles de concertation et mettre en œuvre un plan d'action.

# RECOMMANDATION(S) AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC ET SUR LA SUITE DU PROJET

## 1- Un approfondissement des pistes d'amélioration visant à désengorger la RD 138 demeure la priorité

Tout au long de la concertation, plusieurs propositions ont été émises pour permettre une diminution réelle du nombre de transports sur la RD 138. Si l'usage de cette voie paraît, dans l'état actuel des choses, incontournable in fine malgré le recours à la voie fluviale, **il n'est non seulement pas interdit d'imaginer des solutions complémentaires** aux solutions envisagées (outre la régulation du nombre de camions sur la RD 138, l'utilisation provisoire du Chemin des Bœufs dans le PIDS, la suppression temporaire de l'interdiction aux camions de plus de 3.5 tonnes d'emprunter le pont surplombant la voie ferroviaire, etc.), **mais aussi d'en imaginer de nouvelles en lien avec les collectivités concernées**. La question de la réalisation d'une nouvelle voie de desserte du Technicentre, l'optimisation du convoyeur (doublement), etc. **Toutes ces pistes -ensemble ou croisées- doivent être creusées. SNCF doit répondre avec précision aux diverses pistes proposées**. Mais cela suppose pour certaines hypothèses, que le dialogue se poursuive avec les collectivités locales (en clair, Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi et le Conseil départemental du Val-de-Marne), si l'on veut vraiment réduire les nuisances occasionnées par ce grand chantier pour les riverains, sur la base des points de vigilance identifiés lors de la réunion publique. Les collectivités ont exprimé le souhait d'être étroitement associées à la recherche de solutions pour traiter ce problème. Plusieurs pistes ont été ouvertes et plusieurs scénarios sont possibles. **Ce point doit faire l'objet d'un travail en profondeur d'ici l'enquête publique prévue en 2020.**

## 2- Un suivi du projet à destination des riverains et des collectivités, est à mettre en place jusqu'à la fin des travaux

Une dynamique a été créée autour de ce projet. Aussi, le projet Villeneuve Demain devra faire l'objet, durant toute la durée du projet, et au-delà de l'enquête publique, d'une information régulière et documentée auprès de riverains et des collectivités, par des moyens différenciés.

- Pour les riverains, un bulletin d'information info chantier de type « Où en est-on sur le chantier du Technicentre de Villeneuve Prairie ? » serait approprié, afin d'assurer un suivi du projet : les différentes phases, les tonnages extraits et transportés, le nombre de camions, l'avancement des travaux, les impacts environnementaux... Une telle information paraît nécessaire, compte tenu du faible taux de connaissance du projet constaté avant la concertation. Ce document devrait être assorti de sondages de satisfaction sur la qualité de l'information fournie, sur les impacts liés aux travaux (environnement, circulation etc.) et de courrier des riverains. **Il est important de maintenir le lien avec les populations concernées au premier chef, et en particulier, les habitants des quartiers adjacents et proches de la RD 138.** Ce bulletin n'est pas exclusif. D'autres outils peuvent aussi être utilisés comme l'ont demandé les participants à la réunion publique du 23 mai : Envoi d'e-mails aux conseils de quartier ; distribution d'Infos chantier dans les lieux publics (Lidl, Istanbul Market, sorties d'écoles...) ; réunions publiques (quartier Triage et Gondoles) ; page internet du projet ; affichage ; effets sur l'environnement, les sols, l'air...
- Pour les secondes, il pourrait s'agir de rencontres ou conférences biannuelles (le rythme est à préciser) destinées à faire le point et à présenter l'état des travaux ainsi que les modalités de réponses apportées aux questions posées lors de la concertation. Les collectivités constituent en effet un relai essentiel de la vie municipale, à charge pour elles d'informer régulièrement selon les moyens qu'elles jugeront utiles (bulletins, etc.), les populations de leurs territoires respectifs.

## 3- Pour faire en sorte que soient levées les réserves récurrentes que les collectivités territoriales expriment en matière de transparence vis-à-vis de SNCF, et qui peuvent avoir un effet sur la poursuite du projet, il faut travailler à l'instauration d'un nouveau mode de fonctionnement dans la relation avec les collectivités.

**Il faut instaurer un nouveau mode de fonctionnement dans la relation, comme facteur d'un dialogue meilleur et constructif.**

La crise survenue à l'occasion de la mise en place du dispositif de concertation à Villeneuve-Saint-Georges est révélatrice de l'état des relations entre SNCF et ses partenaires institutionnels (communes voisines, Conseil départemental, EPT Grand-Orly Seine Bièvre...). La difficulté d'une compréhension mutuelle nourrit des frustrations, voire des soupçons, et sont génératrices de conflits et parfois sources de graves malentendus entre les parties prenantes au projet.

Aussi SNCF, malgré les efforts qu'elle fournit en ce domaine, (la période de concertation préalable illustre cette démarche), doit-elle répondre de manière plus systématique et mieux organisée, à l'attente très fortement exprimée des collectivités d'une plus grande transparence, en s'efforçant de faciliter les moments de dialogue à date régulière sur des thèmes conjoints et sur la base d'un ordre du jour fixé de manière commune. Les collectivités veulent être informées à juste titre et disposer d'une visibilité, tout en se montrant réceptives aux propositions et projets de SNCF.

**L'effort devra porter sur la façon d'aborder les problèmes et les projets avec les collectivités de manière globale et cohérente et pas seulement sous l'angle technique des projets. Les collectivités pensent global tandis que SNCF pense projet, pourrait-on résumer** (exemple le projet CIN, bien que déconnecté du projet Villeneuve Demain, présente pourtant, malgré les dénégations de SNCF, de fortes interactions avec lui), d'où le décalage entre les approches, source de mécontentement et de tensions. Les collectivités veulent « prendre en compte l'inquiétude des populations » (la question de la RD 138) et « mettre les choses en cohérence » (entre les divers projets de SNCF impactant le territoire). **Il faut dorénavant repenser la relation sous un angle moins technique, ce qui limiterait les incompréhensions et améliorerait les relations. De leurs côtés, les collectivités locales auraient intérêt à saisir toutes les opportunités de visites ou de rencontres avec SNCF, de manière à saisir les opportunités.**

L'une des premières mesures serait de renforcer la fonction dédiée actuellement à ces relations, de mieux faire connaître le nom (ou les noms) des responsables aux collectivités, de manière à ce que les partenaires identifient, dans la durée, leur(s) interlocuteur(s), et qu'ils puissent le(s) contacter afin d'engager un vrai dialogue avec l'opérateur.

**4- Afin de garantir le suivi effectif de ces recommandations, il convient de désigner un garant en position de « post concertation ».**

La concertation préalable qui s'achève et qui s'est déroulée entre le 18 avril et le 6 juin 2019 avec des moments forts tels que la réunion publique du 23 mai 2019, a généré **une dynamique intéressante de dialogue** entre SNCF et les autres parties prenantes. Des interrogations ont été soulevées, des questions posées, des solutions proposées, des pistes envisagées : SNCF a pris des **engagements** en matière de recherche de solutions en lien avec ses partenaires et a noué un dialogue nouveau avec les populations environnantes. Une nouvelle phase va commencer avec notamment la remise sous deux mois du rapport du Maître d'Ouvrage en réponse au bilan du garant, la production de l'étude d'impact environnementale obligatoire, avant la prochaine échéance importante qui sera l'enquête publique en 2020 (à mi-année). Nous recommandons donc pour maintenir cette dynamique, qu'un **garant soit désigné par la CNDP, afin de veiller précisément à ce que le suivi de la concertation, l'ensemble de la démarche de dialogue engagée, la recherche de solutions acceptables par tous pour limiter les impacts, se traduisent dans la réalité et s'inscrivent dans la durée à l'issue de cette période de concertation préalable.**