Consultation publique sur le projet de

MODERNISATION DU TECHNICENTRE de Villeneuve Prairie (94)

GRAND-ORLY SEINE BIÈVRE

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

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.

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 Réseaux sont des membres actifs du CIN.

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.

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.

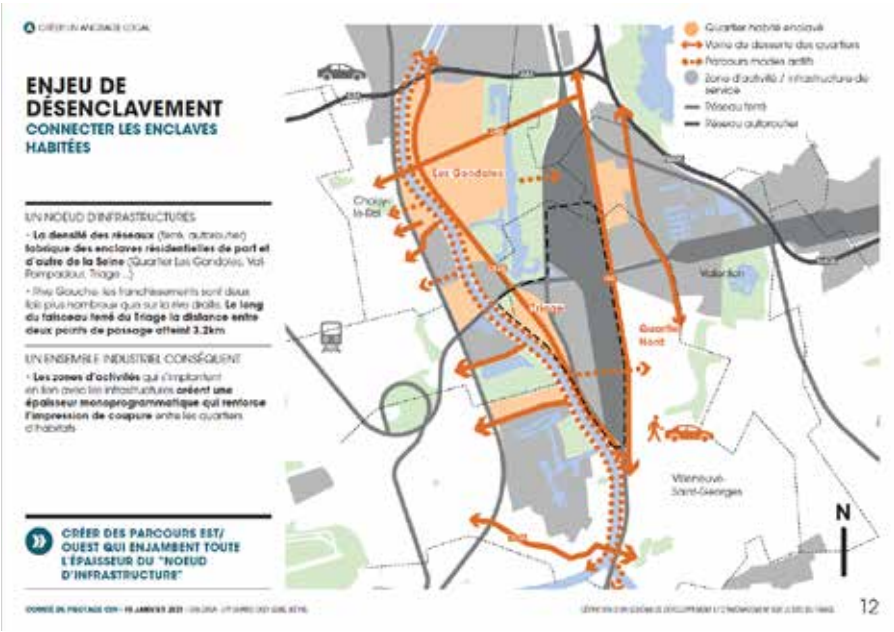
Pour finir, le projet de technicentre, situé au nord du périmètre, ne peut se réaliser indépendamment de la démarche globale et ambitieuse portée par les membres du CIN, et ne peut impacter directement les emprises potentiellement mutables du CIN, par exemple en y implantant des activités à relocaliser.

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.



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 génèreront 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 : L'info travaux Villeneuve-Demain - juin 2020

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

Aujourd'hui, je me félicite 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).

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 félicite 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 parait 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 ai nsi 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 Bievre 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 complexifier 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 avions 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*