

DECLARATION D'INTENTION

Au titre de l'article L 121-18 du Code de l'Environnement

Projet de modernisation de la gare et de construction d'une passerelle piétonne en gare de Villeneuve-Saint-Georges

30/04/25



©AREP

Table des matières

Table des figures.....	4
-------------------------------	----------

Rappel réglementaire.....	5
----------------------------------	----------

Projet	5
---------------------	----------

» Motivation et raisons d’être du projet : descriptif synthétique	5
» Les objectifs du projet.....	6
» Programme dont découle le projet.....	6
» Le programme du projet.	8
» Communes concernées par le périmètre d’étude du projet.....	12
» Foncier.....	13
» Gouvernance	13
» Le coût et le financement MOA	14
» Calendrier du projet et des travaux.....	14

Incidence potentielle sur l’environnement	16
--	-----------

» Contexte	16
» Les procédures applicables.....	16
» Etudes réalisées.....	17
» Synthèse de l’analyse des incidences potentielles.....	17
• Les impacts potentiellement négatifs liés à l’exécution des travaux seront les suivants :18	
• Les impacts potentiellement liés à l’exploitation seront les suivants :	19

Dialogue avec le territoire	20
--	-----------

» Le cadre réglementaire de la concertation au titre du code de l’environnement	20
» Les modalités de concertation déjà mise en œuvre.....	20
• Les outils d’annonce et d’information déployés et leur diffusion.....	22
» Les modalités de participation mises en œuvre	22
• Les modalités de contribution écrite	23

Synthèse du bilan de la concertation (cf Annexe 1)	23
---	-----------

» La participation en chiffres	23
--------------------------------------	----

Publicité de la déclaration d'intention	24
--	-----------

Exercices du droit d'initiative	24
--	-----------

Annexes	24
----------------------	-----------

- » Annexe 1 : Bilan de la Concertation Publique du 20 novembre au 20 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme 24
- » Annexe 2 : Dossier de Concertation Publique du 20 novembre au 20 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme 24
- » Annexe 3 : Décisions de Délibération de la Concertation publique du 20 novembre au 20 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme 25
- » Annexe 4 : Supports de communication de la Concertation publique du 20 novembre au 20 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme 25
- » Annexe 5 : Réunion publique du 3 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme..... 25
- » Annexe 6 : Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur le réaménagement de la gare de Villeneuve-Saint-Georges (94) Décision n°F-011-24-C-0268 du 2 janvier 2025. 25

Table des figures

Figure 1 : Les aménagements prévus pour la passerelle piétonne.....	9
Figure 2: Perspective du bâtiment Voyageurs et de la passerelle traversante – vue depuis le Sud-est, AREP, 2024	10
Figure 3: Perspective de la passerelle traversante la rampe d'accès depuis le parking côté Seine avec un escalier fixe (scénario variante) – vue depuis le Nord-ouest, AREP, 2023	10
Figure 4: Schéma d'amarrage des barges pour le transport fluvial	11
Figure 5: Photographie de la cale de mise à l'eau existante au nord du parking côté Seine (étude d'accostage et d'amarrage – étude faisabilité gare Villeneuve-Saint-Georges, ARTELIA, 2023	11
Figure 6: Schéma de la configuration d'amarrage – scénario 2 pour la barge de 79m et 2 barges de 38m	12
Figure 7: Photographie de Zone estimer de mise en place du ponton sur le parking côté Seine (étude d'accostage et d'amarrage – étude faisabilité gare Villeneuve-Saint-Georges, ARTELIA	12
Figure 8: Localisation du site de projet.....	13
Figure 9 : Calendrier prévisionnel du projet.	15
.....	15
Figure 10 : Cartographie de l'accessibilité en île de France	15
Figure 11: Schéma d'amarrage des barges pour le transport fluvial	18

Rappel réglementaire

La présente Déclaration d'Intention est rédigée par SNCF Gares&Connexions maître d'ouvrage du projet de modernisation de la gare et de création d'une passerelle piétonne en gare de Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne), qui visent la mise en accessibilité de la gare pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et la désaturation de la gare.

Celle-ci est élaborée en vertu des articles L.121-18 et suivants du Code de l'environnement qui mentionne que tout projet, d'un montant prévisionnel supérieur à 5 millions d'euros et soumis à évaluation environnementale, doit faire l'objet d'une déclaration d'intention.

La présente déclaration vise à informer le public sur le projet et les modalités de dialogue qui sont envisagés.

L'article L.121-18 de ce même code indique que doivent figurer obligatoirement les informations suivantes :

- Les motivations et raisons d'être du projet ;
- Le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;
- La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;
- Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;
- Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable au public.

La présente Déclaration d'Intention, est disponible sur la page internet du projet à l'adresse suivante : <https://www.garesetconnexions.sncf.fr/gares-services/actualites> Elle est également publiée sur le site internet de la préfecture du Val de Marne et une information au préalable a été mise en place sur les espaces d'affichage légales de la commune concernée.

Le projet est concerné par une concertation préalable au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, qui s'applique aux opérations d'aménagement suivantes : « 4° La création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros ».

En effet, la création de la passerelle piétonne induit une extension de l'emprise de la gare ferroviaire pour son débouché au niveau du parking côté Seine. Le budget de cette opération est supérieur à 1,9 millions d'euros.

La concertation préalable au titre du Code de l'urbanisme a été organisée par la Maîtrise d'Ouvrage et s'est tenue du mercredi 20 novembre au vendredi 20 décembre 2024.

Projet

Motivation et raisons d'être du projet : descriptif synthétique

La gare de Villeneuve-Saint-Georges forme la 9^e gare hors Paris, avec un trafic de 29 325 voyageurs par jour et des correspondances entre les branches du RER D (27% du trafic).

Globalement, la forte fréquentation de la gare induit des problèmes de saturation des flux au niveau du bâtiment Voyageurs (BV), les quais et les 2 passages souterrains actuels.

La gare est longée par la route nationale 6 (RN6), qui forme l'axe principal du réseau viaire de Villeneuve-Saint-Georges et qui est fortement congestionnée aux heures de pointe du fait du trafic routier important qu'elle supporte. L'absence de véritable parvis devant le BV crée une situation peu confortable, voir accidentogène avec la proximité de cet axe à haut trafic. En effet, seul un trottoir sépare le BV de la RN6 et celui-ci comprend également les arrêts de bus.

D'un point de vue accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), la gare ferroviaire n'est pas aux normes, notamment pour l'accès aux différents quais desservis par deux passages souterrains sans ascenseurs.

Ainsi, le projet s'inscrit dans le programme de Schéma Directeur d'Accessibilité et prévoit la mise en accessibilité PMR et la désaturation des flux de la gare. Il fait suite à une opération de rehaussement et de mise aux normes PMR des quais 3 et 4.

Le projet prévoit la création d'une passerelle traversante pour l'accessibilité PMR, qui permettra également de désaturer les flux en gare, ainsi que la reconfiguration complète du bâtiment voyageur qui sera démoli et reconstruit à neuf en retrait de la RN6 afin de créer un parvis plus confortable.

L'opération consiste à réaménager l'ensemble de la gare afin de désaturer les flux et la rendre accessible aux PMR et globalement plus confortable et sécurisé pour l'ensemble des usagers.

Les objectifs du projet

Les principaux objectifs de l'opération étant de :

1. **Reconfigurer complètement le bâtiment Voyageurs** afin de notamment créer devant une zone d'intermodalité plus confortable et sécurisée avec les bus de ville ;
2. **Créer une passerelle piétonne** desservant les quais, mais également traversante du nouveau parvis de la gare côté RN6 jusqu'au parking sur les berges de la Seine ;
3. Poursuivre les **travaux au niveau des quais** avec notamment le remplacement des abris filants sur les quais ;
4. Améliorer l'accès « Berges de Seine ».

Programme dont découle le projet

Le projet s'inscrit dans le programme de Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) qui prévoit la mise en accessibilité PMR, du Schéma de Désaturation (SD) et du Projet de Modernisation de la billettique (PMB).

FINANCEURS :

- 22,5% Etat
- 52,5% Région île de France
- 25% de fonds propres de SNCF Gares & Connexions.

Cartographie de l'accessibilité en ile-de-France

5 MARS 2025

Chiffres clés :

231 gares
accessibles dont **42** en 2024

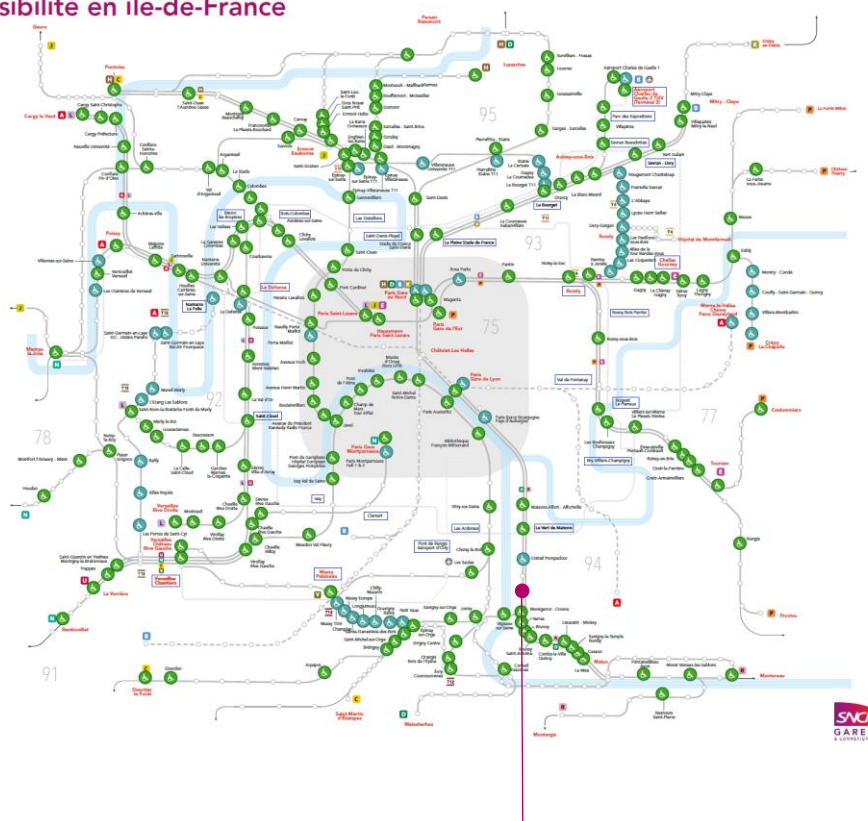
ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

- GARE SDA DÉCLARÉE ACCESSIBLE AUJOURD'HUI
- GARE DÉCLARÉE ACCESSIBLE HORS SDA

182 GARES

+49 GARES

- GARES GRAND PARIS EXPRESS
- LIGNE GPE
- GARES BOUT DE LIGNE
- LIGNE EXPLOITATION SNCF
- LIGNE EXPLOITATION RATP



Villeneuve-Saint-Georges

Le programme du projet.

Le projet prévoit que le bâtiment Voyageurs actuel sera démoli et un nouveau bâtiment sera créé et ce de manière à :

- Créer un parvis aujourd'hui inexistant dans le contexte urbain très contraint par la RN6 ;
- Gérer l'intermodalité : aménager une véritable zone intermodale de bus mieux connectée à la gare et à la ville, couverte, mieux équipée et accessible aux PMR ;
- Faire de la gare un lieu plus simple et plus agréable : rendre les espaces en gare plus fonctionnels et moins anxiogènes ;
- Offrir plus de services en gare aux voyageurs ;
- Construire un bâtiment à haute qualité environnementale.

En parallèle, le projet de passerelle piétonne en gare de Villeneuve-Saint-Georges entend répondre à trois objectifs principaux :

- **Assurer l'accessibilité de la gare aux personnes à mobilité réduite**, conformément aux lois de 2005 et 2014 sur l'accessibilité des établissements recevant du public grâce à des ascenseurs et des escaliers mécaniques qui desserviront les quais de la gare.
- **Désaturer les quais et les passages souterrains** en offrant un ouvrage de franchissement des voies supplémentaire aux usagers. L'architecture même de la passerelle sera optimisée pour fluidifier la circulation des voyageurs, avec des zones élargies pour le passage et la validation des titres de transport en extrémité de passerelle.
- **Sécuriser l'exploitation en cas de crue** : située en bord de Seine, la gare est fréquemment sujette à des inondations, perturbant ainsi le fonctionnement du RER D. Grâce à un ascenseur, un escalier fixe et un escalier mécanique situé au-dessus du niveau des crues, la future passerelle, offrira aux usagers un accès sécurisé aux quais en cas de crue.

De même, pour rejoindre le parking, des escaliers fixes et une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite compléteront le cheminement depuis la piste cyclable

Le projet prévoit alors la construction d'ascenseurs et d'escaliers fixes et mécaniques. Seul le quai 2, de secours, ne sera desservi que via un escalier fixe, car celui-ci est trop étroit pour accueillir un ascenseur et un escalier mécanique et ne peut pas être rehaussé, car attenant à des voies de circulation des trains de gabarits exceptionnels.

Trois scénarios de desserte sont ainsi envisagés :

- Un accès côté berges de Seine avec ascenseur, escalier fixe, escalier mécanique et rampe accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- Un accès avec ascenseur, escalier fixe et rampe accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) mais sans escalier mécanique ;
- Aucun accès côté berges de Seine.



Figure 1 : Les aménagements prévus pour la passerelle piétonne.

Pour la réalisation des travaux, il est envisagé d'utiliser le parking côté Seine pour les installations de chantier. Au vu de la configuration du site et des accès contraints à ce parking (hauteur limitée des ponts-rails) il est envisagé la mise en place d'une logistique par voie fluviale pour le transport de chantier.

La mise en œuvre d'une logistique par voie fluviale nécessitera au préalable d'installer des ouvrages spécifiques au niveau du fleuve et ses berges pour l'amarrage des barges



Figure 2: Perspective du bâtiment Voyageurs et de la passerelle traversante – vue depuis le Sud-est, AREP, 2024



Figure 3: Perspective de la passerelle traversante la rampe d'accès depuis le parking côté Seine avec un escalier fixe (scénario variante) – vue depuis le Nord-ouest, AREP, 2023

Programme de la phase travaux du projet

Le projet prévoit de mettre en place un transport par voie fluviale pour le chantier. Il est envisagé l'amenée et le repli du matériel de chantier ainsi que l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux principalement par voie fluviale.

Dans le cadre de la phase chantier, il sera nécessaire d'aménager des ouvrages pour permettre d'amarrer les barges.

Deux types de barges susceptibles de répondre aux besoins du chantier ont été identifiés :

- Une barge RO-RO pour l'amenée et le repli de la grue et des charges roulantes, de 79 mètres de long
- 2 barges poussées d'approvisionnement et d'évacuation de 38 mètres de long

2 scénarii sont envisagés pour l'amarrage de la barge RoRo de 79 mètres de long,

- Scénario 1 : Utilisation de la cale de mise à l'eau et aménagement sur ducs d'Albe d'accostage/amarrage pour les barges coffrées uniquement



Figure 4: Schéma d'amarrage des barges pour le transport fluvial



Figure 5: Photographie de la cale de mise à l'eau existante au nord du parking côté Seine (étude d'accostage et d'amarrage – étude faisabilité gare Villeneuve-Saint-Georges, ARTELIA, 2023)

- **Scénario 2 : Configuration sur ducs d'Albe d'accostage/amarrage**

La configuration d'amarrage avec 3 ducs d'Albe supports des défenses d'accostage, distants de 20 mètres, sera complétée de l'aménagement d'une plateforme de déchargement triangulaire (35m / 15m, plateforme en béton armé + pieux métalliques) comme illustré sur le second schéma.



Figure 6: Schéma de la configuration d'amarrage – scénario 2 pour la barge de 79m et 2 barges de 38m



Figure 7: Photographie de Zone estimer de mise en place du ponton sur le parking côté Seine (étude d'accostage et d'amarrage – étude faisabilité gare Villeneuve-Saint-Georges, ARTELIA).

Communes concernées par le périmètre d'étude du projet

Le projet se situe sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges ; commune située dans le département du Val-de-Marne, en région Ile-de-France. Villeneuve-Saint-Georges compte environ 34 800 habitants au dernier recensement de 2020.

Elle appartient à l'intercommunalité Grand-Orly Seine Bièvre, qui regroupe 24 communes et dont le territoire occupe une position charnière, à cheval sur deux départements : Val-de-Marne et Essonne. Il compte actuellement plus de 700 000 habitants.

La gare de Villeneuve-Saint-Georges est localisée sur la branche sud du RER D, en rive droite du fleuve de la Seine.

La gare forme un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) avec notamment une zone de stationnement voiture à l'ouest, côté Seine et des arrêts de bus à l'est, côté bâtiment Voyageurs et route nationale RN6.



Figure 8: Localisation du site de projet

Foncier

Le projet s'inscrit majoritairement sur du foncier SNCF.

Seule l'extrémité de la passerelle piétonne et sa future rampe d'accès PMR à l'ouest s'étend sur la piste cyclable et sur le parking côté Seine, appartenant à Voies Navigables de France (VNF).

PROPRIETAIRE FONCIER :



Gouvernance

Pour la réalisation de cette opération, la maîtrise d'ouvrage est portée par SNCF Gares & Connexions, accompagné par un AMO et un AMO conseil environnement AREP.

La maîtrise d'œuvre travaux porteuse du projet est Gares & Connexions et la maîtrise d'œuvre étude est AREP, ARELIA, SYSTRA, SNCF Gares & Connexions,.

MAITRE D'OUVRAGE :

AREP MP CONSEIL ENVIRONNEMENT POUR SNCF GARES & CONNEXIONS > PROJET VSG -DECLARATION D'INTENTION- FEVRIER 2025

Le coût et le financement MOA

Le coût travaux du projet global (BV, Passerelle et quais) est estimé à environ 105,7 millions d'euros (CE janvier 2018) incluant les travaux, prestations intellectuelles et bus de substitution.

Le coût prévisionnel de la passerelle piétonne s'élève à environ 50 millions d'euros. Le financement sera assuré à 52,5% par la Région Île-de-France, 25% par SNCF Gares et Connexions et 22,5% par l'État.

Maitrises d'ouvrage	Périmètre d'intervention	Coût total du projet (Etudes, travaux, et fournitures (en million d'euros CE 01/2018))
SNCF Gares & Connexions	Bâtiment Voyageur Démolition/reconstruction	35 M€
	Création du parvis en intermodalité avec la gare routière des bus côté RN6	
	Rehaussement Quais 1	8 M€
	Remplacement des abris quais 3 et 4	12 M€
	Passerelle	50 M€

FINANCEUR :



Calendrier du projet et des travaux

Le planning ci-après décrit le calendrier prévisionnel du projet et de réalisation des travaux. Il sera soumis à des évolutions et des précisions en fonction de l'avancée des études, du dialogue territorial et des procédures administratives.

Comme évoqué dans la partie « rappel réglementaire », une concertation préalable du public a eu lieu entre le 20 novembre et le 20 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme sur le périmètre de la passerelle. En effet, pour le scénario de la passerelle avec un accès côté berges de Seine, le projet s'étend sur du foncier VNF et est soumis à cette concertation. Néanmoins l'ensemble du périmètre de l'opération a été présenté dans le cadre de cette concertation afin de notamment permettre de contextualiser le projet et de présenter sa cohérence à l'échelle globale.

Le projet est soumis à évaluation environnementale à la suite de la décision de l'Autorité Environnementale sur le dossier d'examen au cas par cas, en date du 2 janvier 2025 (cf. **Annexe 6**).

Le projet vise à un commencement des travaux en 2028, puis une mise en service en 2033, dont la mise en service anticipée de la passerelle en 2031.

La durée estimée pour les travaux est de 6 ans à partir de 2028.

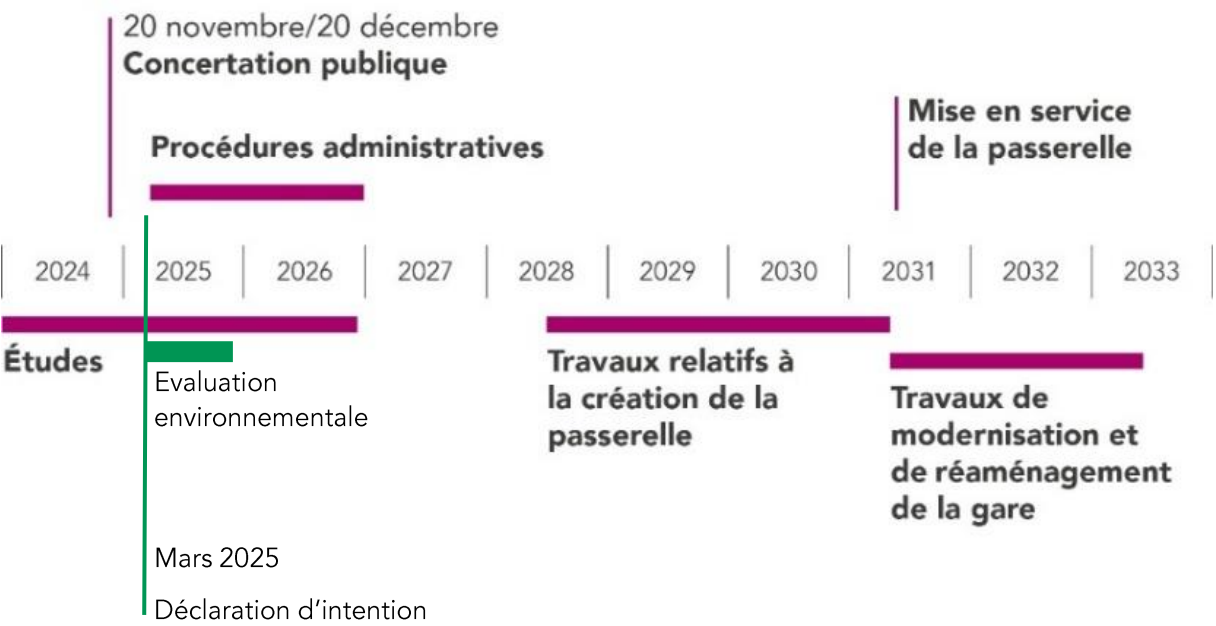


Figure 9 : Calendrier prévisionnel du projet.

Cartographie de l'accessibilité en ile-de-France
5 MARS 2025

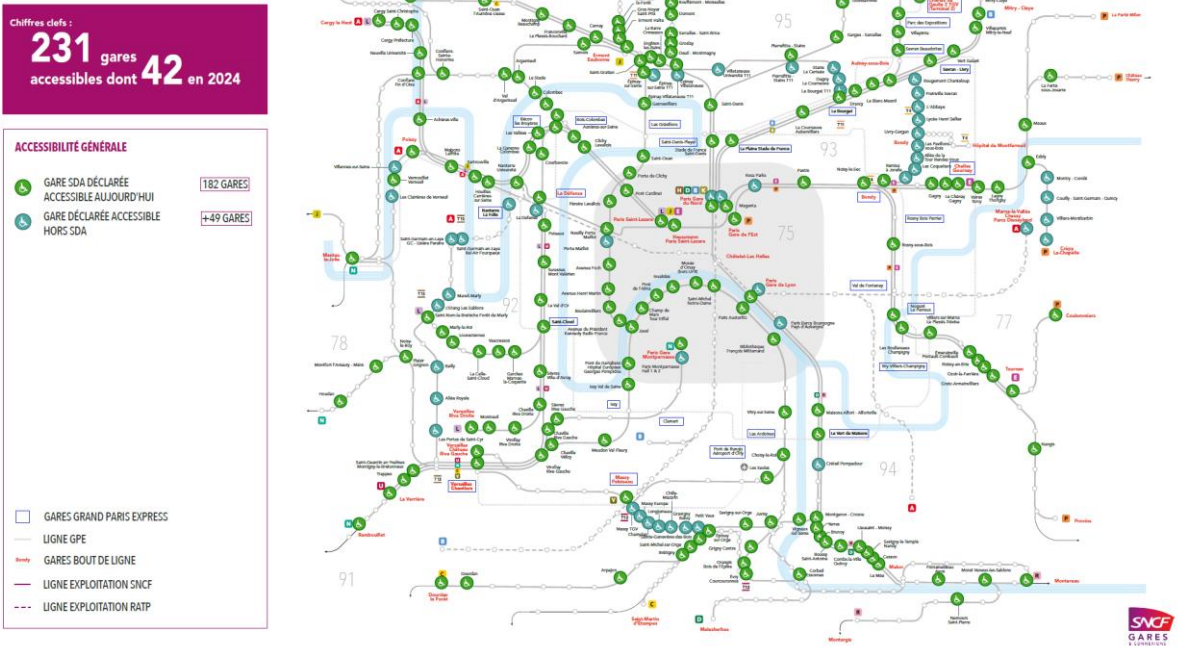


Figure 10 : Cartographie de l'accessibilité en île de France.

Incidence potentielle sur l'environnement

Contexte

Le projet de modernisation de la gare de Villeneuve-Saint-Georges et de création de passerelle répondra au besoin de mise en accessibilité PMR, la désaturation des flux de la gare et amélioration du confort en gare.

Le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas pour lequel l'Autorité environnementale, à savoir l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) a estimé nécessaire la réalisation d'une procédure d'évaluation environnementale. Le dossier d'examen au cas par cas est disponible sur le site internet de l'AE-IGEDD.

Le projet ainsi soumis à évaluation environnementale au titre du Code de l'Environnement, l'ensemble de ces incidences et des mesures apportées en réponse **seront mises à jour et détaillées dans le dossier de l'étude d'impact, qui sera soumis à l'appréciation des services de l'Etat.**

Les principaux enjeux soulevés et objectifs poursuivis à ce stade concernent :

-
- Les dispositions visant à sécuriser les nouvelles installations vis-à-vis des risques d'inondation
- La gestion et la valorisation des déchets de démolition et des terres excavées
- Les modalités de gestion des eaux pluviales
- Dans le cas où l'ancienne cale de mise à l'eau serait remise en service, la compensation et la zone de fraysère détruite
- Les nuisances sonores en phases travaux
- Les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre
- L'articulation de projet de réaménagement de la gare avec les projets à plus long terme de réaménagement du parking coté Seine et de la halte fluviale dans le prolongement de la gare.

Les procédures applicables

Outre la procédure d'évaluation environnementale à laquelle est soumis le projet suite à la demande d'examen au cas par cas, le projet sera également soumis à une procédure IOTA, dont les rubriques et régimes correspondants sont à affiner avec la définition plus fine du projet.

Le projet sera soumis à une procédure IOTA régime déclaration pour les aménagements en lit majeur de la Seine (zone inondable), à savoir la rampe d'accès PMR (scénario en cas de création d'un accès côté berges de Seine) et les installations de chantier au niveau du parking côté Seine.

En complément, le projet sera potentiellement soumis à une ou plusieurs rubriques IOTA supplémentaires, selon le scénario et la méthodologie retenue en phase travaux quant à l'approvisionnement fluvial du chantier et la mise en place des équipements d'amarrage pour les barges. En effet, la création des équipements d'amarrage implique des incidences potentielles sur la vie et la circulation aquatique et/ou sur les fraysères avec une extraction de sédiments.

Cette procédure sera potentiellement complétée des sujets suivants :

- en fonction des modalités de gestion des eaux pluviales
- en cas de prélèvements d'eaux souterraines pour la phase travaux.

La procédure IOTA permettra de définir plus précisément les incidences ainsi que les mesures à mettre en œuvre en phase travaux pour limiter les impacts du chantier du fait des enjeux relatifs à l'eau, aux milieux aquatiques et à la sécurité publique vis-à-vis du risque inondation.

Le dossier IOTA sera concerné par une évaluation des incidences Natura 2000 simplifiée.

En parallèle, l'abattage de quelques marronniers sera soumis à une autorisation préalable d'abattage d'alignement des arbres conformément à l'article L. 350 du Code de l'environnement, qui implique également la compensation des arbres abattus. Par ailleurs, l'étude écologique a confirmé l'absence d'enjeux liés à la nidification ou à la présence de chiroptères (chauves-souris).

Etudes réalisées

Les expertises spécifiques nécessaires pour ce projet ont déjà été réalisées ou le seront prochainement notamment dans le cadre de la procédure IOTA.

- Un ensemble d'études spécifiques réalisé par des bureaux d'études spécialisés, avec analyse de l'état initial et évaluation des incidences du projet : (étude de flux et mobilité et diagnostic écologique).
- Une analyse transversale de l'ensemble des données et études spécifiques réalisées par un AMO environnement spécialisé dans la gestion de projets urbains et ferroviaires afin de hiérarchiser les enjeux et les incidences du projet sur l'environnement.
- La définition de mesures d'évitement et de réduction, puis leurs intégrations dans la conception du projet.

Liste des études menées pour le projet :

LES ÉTUDES RÉALISÉES :

- Un pré-diagnostic du site et analyse des enjeux environnementaux,
- Une analyse des procédures réglementaires applicables,
- Une étude écologique qui conclut notamment à :
 - o Un enjeu faible pour les espèces protégées,
 - o La nécessité de protéger la zone de roselières (170 m²) située en bordure de la Seine au nord du parking et hors emprise prévue de la zone de chantier, qui présente une végétation spontanée caractéristique de zones humides
 - o L'absence d'enjeux liés à la nidification ou à la présence de chiroptères (chauves-souris)
- Une étude de flux et mobilité.

LES ÉTUDES EN COURS DE RÉALISATION,

- Une étude hydraulique avec une modélisation hydraulique (en cours de réalisation),
- Une étude sur le fonctionnement de la gestion actuelle des eaux pluviales de la gare (en cours de réalisation),
- Les études frayères, géotechnique, hydraulique, suivi piézométrique (poursuivies courant 2025).

LES ÉTUDES À RÉALISER,

- Une analyse de la qualité physico-chimique des sédiments et estimation du volume à draguer pour affiner certains enjeux non écartés à ce stade du projet pour un des scénarii d'amarrage.

Synthèse de l'analyse des incidences potentielles

Les incidences potentielles du projet seront maîtrisées en phase de travaux comme en exploitation et maintenance, proportionnellement au niveau d'enjeux qu'elles représentent selon la **séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC)** tel que définie dans le code de l'environnement (L. 122-3 du code de l'environnement).

La séquence ERC a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

Les impacts potentiellement négatifs liés à l'exécution des travaux seront les suivants :

- Production de déchets, notamment par la démolition complète du bâtiment Voyageurs et des abris des quais 3 et 4 existants. Dans une moindre mesure, la production de terres à excaver. Cet enjeu reste limité par le recours à des pieux et micropieux pour les fondations de la passerelle et ouvrages provisoires.
- Perturbation potentielle de la circulation routière. Ce risque est nettement réduit par le recours à une logistique par voie fluviale pour la majorité des travaux. La MOA et sa MOE prévoient de mettre en place un **transport par voie fluviale** qui couvrira la majorité des besoins du chantier en termes d'approvisionnement des matériaux et d'évacuation des déchets du chantier. Une zone d'amarrage est à créer sur les berges de la Seine, qui permettra l'accueil des barges à proximité du chantier.
- Impact sur les frayères et dragage nécessaire induits par la remise en service de la cale de mise en eau existante envisagée dans un scénario d'amarrage pour la logistique fluviale pour la phase chantier.

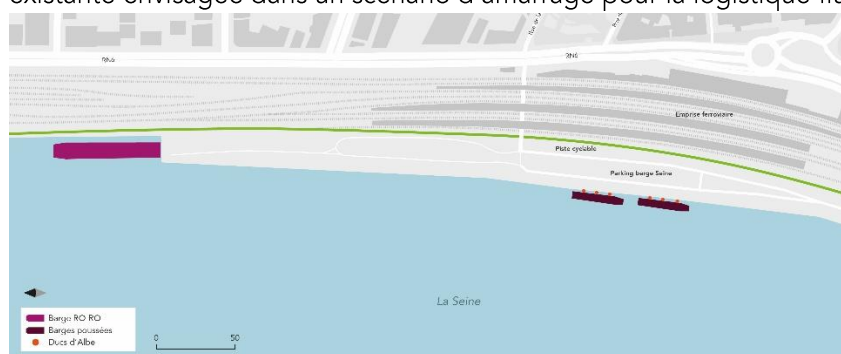


Figure 11: Schéma d'amarrage des barges pour le transport fluvial

- Aggravation potentielle du risque d'inondation au niveau de la zone de parking (berges de la Seine) pour les installations de chantier.

Plusieurs zones d'implantation de chantier sont prévues à ce stade des études :

- Une première zone de stockage tampon d'environ 400 m² au niveau de l'extrémité nord du parking et de la cale d'amarrage de la barge de 79 mètres ;
- Une seconde zone d'environ 1000 m² et accueillant les bungalows de chantiers, la grue et la plateforme de lancement au niveau des barges de 38 mètres.
- Risques de pollutions accidentelles des sols, des réseaux et des eaux souterraines. Ce risque est d'autant plus impactant, étant donné le positionnement du site en périmètre de protection rapprochée des eaux potables et minérales du syndicat des eaux d'Île-de-France, dont l'usine est implantée à Choisy-le-Roi. Ce périmètre, « zone X » qui concerne une bande de 50 mètres de large, définit un ensemble de dispositions à prendre en compte ;
- Altération de la qualité de l'air (envols de poussières, salissures et rejets gazeux) liée aux opérations de terrassement et de démolition.
- Bruit lors des opérations de démolition, de terrassement et de Gros Œuvre qui auront principalement lieu sur la zone du Bâtiment Voyageur et le long du quai 1.
- Des vibrations engendrées par les travaux de fondations et de démolition.
- Impact potentiel sur la biodiversité terrestre de l'emprise chantier et de ses environs. Néanmoins, selon les conclusions du diagnostic écologique, cet impact a été évalué comme faible à négligeable ;
- Impact visuel sur le patrimoine culturel et historique.

Les impacts liés aux travaux seront réduits grâce à l'application d'une Notice de Respect de l'Environnement (NRE) qui mentionnera toutes les mesures à appliquer pendant les travaux et détaillera les attendus du suivi environnemental du chantier. Celle-ci intégrant les mesures déjà prévues à ce stade de projet, complétées de celles définies dans les procédures réglementaires à venir (évaluation environnementale et procédure IOTA), ainsi que les éventuelles prescriptions complémentaires de la Police de l'Eau.

Cette notice sera rédigée par les différentes MOA et imposée à toutes les entreprises de travaux en tant que pièces contractuelles des marchés.

Un Schéma Organisationnel d'un Plan Assurance Environnement (SOPAE) sera demandé aux entreprises lors des appels d'offres ; ce document préfigure le contenu du futur Plan d'Assurance Environnement (PAE) du chantier et définit les engagements pris par l'entreprise en matière de limitation des nuisances et de préservation de l'environnement, en application des exigences de la NRE.

Les impacts potentiellement liés à l'exploitation seront les suivants :

Le projet présente des impacts positifs significatifs :

- Accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) : la mise en accessibilité de la gare pour les PMR représente un progrès notable, garantissant une utilisation inclusive et équitable des infrastructures ferroviaires.
- Désaturation des flux : l'aménagement permettra une meilleure gestion des flux de passagers, réduisant la congestion et améliorant l'expérience des usagers au quotidien.
- Sécurisation et confort de la gare : la création d'un parvis confortable et couvert côté RN apportera une sécurisation accrue et contribuera à apaiser la zone environnante. Cet aménagement offrira un confort supplémentaire aux voyageurs, tant en termes de protection contre les intempéries que de fluidité de circulation.
- Amélioration du Bâtiment Voyageurs :
 - Par la construction d'un bâtiment à haute qualité environnementale permettant la réduction de sa consommation énergétique, une gestion durable des ressources en lien avec le fonctionnement de la gare et qui garantit un confort usagers. La mise en place de panneaux photovoltaïques sur le toit du Bâtiment Voyageurs pour une autoconsommation permet de renforcer l'efficacité énergétique du projet ;
 - Réorganisation et sécurisation du Bâtiment Voyageurs ;

Il présente également des incidences négatives, à savoir :

- Aggravation potentielle de certains risques naturels, notamment une augmentation du risque d'inondation, ainsi qu'une aggravation, bien que moindre, du risque lié au phénomène de retrait-gonflement des argiles.
- Gestion et compensation écologiques liées aux impacts environnementaux :
 - Alignement des marronniers et descente de passerelle : Ces aspects du projet, bien que présentant des impacts environnementaux localisés, sont encadrés par une procédure spécifique d'autorisation préalable d'abattage d'arbres d'alignement au titre de l'article L.350 du CE et comprendra des compensations des sujets abattus.
 - Frayères : La destruction de frayères potentielles (surface d'environ 120m²), pour le déploiement de la logistique fluviale uniquement durant la phase de travaux, si le scénario d'amarrage avec la remise en service de la cale de mise à l'eau existante se confirme, sera compensée par des mesures rigoureuses définies dans le cadre de la procédure IOTA afférente

afin de limiter l'impact potentiel de la phase travaux du projet sur les populations piscicoles. À noter que l'utilisation de cette cale de mise à l'eau sera temporaire, le temps de la phase chantier des travaux.

Dialogue avec le territoire

Le cadre réglementaire de la concertation au titre du code de l'environnement

Compte tenu des enjeux du projet, celui-ci est soumis à évaluation environnementale suite à la demande d'examen au cas par cas et donc concerné par une concertation au titre du code de l'environnement visé par l'article L. 121-18 du code de l'environnement.

Cette concertation devra viser de recueillir l'avis du public sur le projet.

Dans ce cadre réglementaire, un droit d'initiative peut être exercé auprès du préfet, en vue de l'organisation d'une concertation dans les conditions prévues aux articles L121-19 et R121-26 et suivants du code de l'environnement. Il peut y être recouru dans un délai de 4 mois à compter de la publication de la présente déclaration d'intention.

Les modalités de concertation déjà mise en œuvre

Le projet de création de la passerelle piétonne est soumis à concertation publique conformément au code de l'urbanisme, en raison du coût prévisionnel et de l'extension de l'emprise de la gare pour la création de la passerelle.

SNCF Gares&Connexions a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable au titre du code de l'urbanisme dont les modalités se rapprochent des modalités d'une concertation au titre du code de l'environnement.

À savoir que l'article L. 121-18 du code de l'environnement établit que les modalités de concertation suivante doivent être respectées :

- Durée : minimum 15 jours, maximum 3 mois
- Information sur la concertation : minimum 15 jours avant, par voie dématérialisée et par voie d'affichage
- Restitution : le bilan de la concertation et les mesures pour répondre aux enseignements de la concertation

Cette concertation, menée par SNCF Gares & Connexions, s'est déroulée du 20 novembre au 20 décembre 2024.

Les objectifs de cette concertation ont été de :

- Présenter le projet au public ;
- Répondre aux questions concernant l'opportunité, les caractéristiques, les objectifs et les effets du projet ;
- Recueillir les observations et attentes du public, notamment sur les aménagements prévus pour l'accès à la passerelle depuis les berges de la Seine.

De plus celle-ci a été l'occasion de questionner le public sur un sujet précis : la desserte des berges de Seine. En effet, trois scénarios ont été proposés par SNCF Gares & Connexions :

- Un accès côté berges de Seine avec ascenseur, rampe accessible aux personnes à mobilité réduite, escaliers fixes et escalier mécanique ;
- Un accès avec ascenseur, rampe accessible aux personnes à mobilité réduite et escaliers fixes mais sans escalier mécanique ;
- Aucun accès côté berges de Seine.

Conformément à [l'article L103-6 du code de l'urbanisme](#), à l'issue de la concertation, un bilan a été arrêté. Celui-ci s'attache à présenter les modalités de la concertation et propose une synthèse des Contributions et des échanges avec le public. (cf. **Annexe 1**)

La maîtrise d'ouvrage s'est conformée aux articles L103-3, L103-4 et L103-5 du code de l'urbanisme afin de concevoir les modalités.

Cette concertation portant sur la passerelle a également permis de présenter l'ensemble du projet d'aménagement de la gare aux usagers, voyageurs et riverains.

La concertation au titre du code de l'urbanisme qui s'est tenu a mis en œuvre des modalités facultatives telle que

- La constitution un dossier de concertation
- La publication de la décision de délibération d'ouverture de la concertation, 15 jours avant l'ouverture de celle-ci

Ces modalités correspondent aux exigences d'une concertation au titre de code de l'environnement. Seule la présence de garants, obligatoire dans le cadre d'une concertation au titre du code de l'environnement n'a pu être mise en place dans le cadre de la concertation faite au titre du code de l'urbanisme

Les outils d'annonce et d'information déployés et leur diffusion

Les outils d'annonce	Délibération	Conformément aux dispositions réglementaires, la concertation a fait l'objet d'une annonce prenant la forme d'une délibération. Cette annonce a été publiée sur le site de SNCF G&C le 5 novembre 2024 : https://www.garesetconnexions.sncf.fr/gares-services/actualites/decision-portant-organisation-concertation-prealable-sncf-gares-connexions . Cette annonce a également été relayé sur le site Internet de la mairie de Villeneuve-Saint-Georges : https://villeneuve-saint-georges.fr/images/agenda/13112017/pdf/ACTES/AUTRES/2024/20241105-concertation-VSG-projet-deliberation.pdf
	Communiqué de presse	Un communiqué de presse annonçant le lancement de la concertation publique a été transmis aux médias.
Les outils d'information	Dossier de concertation	Le dossier de concertation permet au public de s'informer sur le projet à partir d'éléments objectifs. Ainsi, il présente le projet dans son ensemble (caractéristiques, objectifs, enjeux) et toutes les informations pertinentes relatives à la concertation du public.
	Le dépliant	Le dépliant d'information constitue une synthèse du dossier de concertation.
	Site internet	Un site Internet dédié à la concertation a été créé par le maître d'ouvrage et mis en ligne le 15 novembre 2024 : https://concertation-gare-villeneuve-saint-georges.fr . Sur ce site ont été déposés, au fil de la concertation publique : Le dossier de la concertation ; Le dépliant ; Les comptes-rendus des différentes rencontres avec le public ; La présentation de la réunion publique.
	Affiche 80x120	<u>Affiche 80x120</u>
	Affiche A3	<u>Affiche A3</u>
	Prospectus A5	Le prospectus, distribué à hauteur de 2000 exemplaires les 27 et 28 novembre 2024 en gare de Villeneuve-Saint-Georges
	Deux kakémonos	Une paire de panneaux d'exposition au format 85x200cm présentant le projet et les modalités de la concertation

Les modalités de participation mises en œuvre

Les rencontres publiques organisées dans le cadre de cette concertation ont été les principaux jalons du dialogue et de l'information du public. Entre le 27 novembre et le 11 décembre, trois rencontres en présence du maître d'ouvrage ont ainsi été organisées :

- Une première rencontre de proximité en gare de Villeneuve-Saint-Georges le 27 novembre 2024 de 10h00 à 13h00 ;
- Une réunion publique le 3 décembre 2024, au sein du gymnase Jules Ferry de Villeneuve-Saint-Georges, 11 rue Henri Leduc ;

- Une seconde rencontre de proximité sur le marché forain situé sur les berges de Seine de Villeneuve-Saint-Georges, le mercredi 11 décembre de 9h00 à 12h00.

Ces rencontres ont permis au public d'échanger avec la maîtrise d'ouvrage à propos des modalités du projet et de la concertation. Toutes les rencontres ont fait l'objet d'un compte-rendu publié sur le site internet de la concertation. Le diaporama diffusé lors de la réunion publique a également mis à disposition du public.

Les modalités de contribution écrite

Le dispositif de concertation mis en place ouvrait la possibilité de déposer des contributions ou de poser des questions en ligne, ou par écrit :

- Dans la rubrique « contribuer en ligne » du site internet de la concertation publique (<https://concertation-gare-villeneuve-saint-georges.fr/fr/contribuer-en-ligne>) ;
- Sur une fiche de contribution, lors de la seconde rencontre de proximité, le mercredi 11 décembre 2024 sur le marché forain de Villeneuve-Saint-Georges ;
- Dans un registre papier en mairie de Villeneuve-Saint-Georges.

Synthèse du bilan de la concertation (cf Annexe 1)

À l'issue de la concertation au titre du côté de l'urbanisme SNCF Gares & Connexion a pu constater qu'une large majorité du public soutient et attend le projet de mise en accessibilité de la gare.

En outre, lors des différents échanges avec le public, SNCF Gares & Connexions a été sollicitée sur la modernisation du bâtiment voyageurs, qu'une partie substantielle du public juge nécessaire.

Bien que ce sujet ne soit pas l'objet de la concertation publique menée du 20 novembre au 20 décembre 2024 SNCF Gares & Connexions a pris note de ces remarques dans le cadre des projets de travaux connexes qui interviendront une fois la passerelle piétonne construite. Enfin, au regard des avis exprimés lors de la concertation publique et en tenant compte des enseignements présentés ci-avant, SNCF Gares & Connexions s'est notamment engagé à maintenir un lien informationnel avec le public jusqu'à la fin de travaux.

La participation en chiffres

3 rencontres :

- 2 rencontres de proximité, en gare de Villeneuve-Saint-Georges et sur le marché forain des berges de Seine ;
- 1 réunion publique (28 participants).

Contributions :

- 19 contributions sur le site Internet (14 avis et 5 questions) ;
- 46 fiches avis recueillies lors de la seconde rencontre de proximité

Documents de la concertation :

- 17 600 dépliants distribués ;
- 30 affiches diffusées dans les commerces entourant la gare ;
- 2000 prospectus distribués lors des opérations de tractage ;
- 600 dossiers de concertation distribués lors des rencontres de proximité.

Site Internet :

- 213 visites du site Internet ;
- 50 utilisateurs uniques ;
- 55 téléchargements du dossier de concertation.

Publicité de la déclaration d'intention

Conformément aux articles L.121-18 et R121-25 du Code de l'Environnement, la déclaration d'intention sera publiée sur :

Les sites internet :

- SNCF G&C: <https://www.garesetconnexions.sncf.fr>
- Communes de Villeneuve Saint Georges : <https://www.villeneuve-saint-georges.fr/>
- Le site internet des services de l'Etat dans le département du Val de Marne : <https://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications>

Par ailleurs, le maître d'ouvrage rendra publique la déclaration d'intention par le biais d'un affichage dans la mairie de la commune de Villeneuve-Saint-Georges affectée par le projet.

Exercices du droit d'initiative

Le droit d'initiative peut être exercé auprès du préfet, en vue de l'organisation d'une concertation dans les conditions prévues aux articles L121-19 et R121-26 et suivants du code de l'environnement.

Le droit d'initiative peut être effectué dans un délai de 2 mois à compter de la publication de cette présente déclaration d'intention.

Annexes

Annexe 1 : Bilan de la Concertation Publique du 20 novembre au 20 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme

Annexe 2 : Dossier de Concertation Publique du 20 novembre au 20 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme

Annexe 3 : Décisions de Délibération de la Concertation publique du 20 novembre au 20 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme

- Décision d'ouverture
- Décision de clôture

Annexe 4 : Supports de communication de la Concertation publique du 20 novembre au 20 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme

- Dépliant
- Kakémono
- Affiche

Annexe 5 : Réunion publique du 3 décembre 2024 au titre du Code de l'Urbanisme

- Support de présentation
- Compte rendu de la réunion publique

Annexe 6 : Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur le réaménagement de la gare de Villeneuve-Saint-Georges (94) Décision n°F-011-24-C-0268 du 2 janvier 2025.