RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
Département du VAL-DE-MARNE

Projet de liaison par téléphérique urbain : Câble A - Téléval

Enquête publique unique,
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire
relative au projet Câble A - Téléval
concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton
et Villeneuve-Saint-Georges,
et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

L'enquête publique s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2019 au samedi 11 mai 2019 inclus.
Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne,
21/29 avenue du Général de Gaulle - 94000 CRETEIL.
Arrêté préfectoral n° 2019/644, en date du 01 mars 2019.

- RAPPORT D'ENQUÊTE.

- CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

- ANNEXES.

Rapport rédigé par la commission d'enquête désignée par la décision du Tribunal Administratif de Melun, décision E18000137/77 du 08/01/2019.

Remis le 10 juillet 2019 - M. Cerisier président - H. Ladruze membre - P. Roche membre.

PRÉAMBULE

Par l'arrêté n°2019/644 du 01 mars 2019, le préfet du Val-de-Marne a prescrit l'organisation d'une enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire relative au projet Câble A - Téléval concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

Le dossier établi par la commission d'enquête en suite au déroulement de l'enquête publique, comporte les onze documents inventoriés ci-après :

DOCUMENT A : RAPPORT DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- du projet Câble A - Téléval concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges.

DOCUMENT B : RAPPORT DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- du projet Câble A - Téléval : **Conclusions et avis motivé.**

DOCUMENT C : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :

- du projet Câble A - Téléval concernant la commune de Créteil.

DOCUMENT D : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :

- du projet Câble A - Téléval concernant la commune de Valenton.

DOCUMENT E : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :

- du projet Câble A - Téléval concernant la commune de Limeil-Brévannes.

DOCUMENT F : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :

- du projet Câble A - Téléval concernant la commune de Villeneuve-Saint-Georges.

DOCUMENT G : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- entraînant la mise en comptabilité du PLU de la commune de Créteil,

DOCUMENT H : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- entraînant la mise en comptabilité du PLU de la commune de Valenton.

DOCUMENT I : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- entraînant la mise en comptabilité du PLU de la commune de Limeil-Brévannes.

DOCUMENT J : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- entraînant la mise en comptabilité du PLU de la commune de Villeneuve-Saint-Georges.

DOCUMENT K : RECUEIL DES ANNEXES ET DES GRILLES DE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS RELEVÉES DANS LES DIFFÉRENTS REGISTRES D'ENQUÊTE.

Le présent document est relatif au :

<u>DOCUMENT A :</u> RAPPORT DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- du projet Câble A - Téléval concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges.

SOMMAIRE DU RAPPORT D'ENQUÊTE

Table des matières

1. Présentation de l'enquête 7

1.1 - Plan de localisation du projet 7
1.2 - Contexte du projet 8
1.3 - Objet de l'enquête 11
1.4 - Cadre réglementaire de l'enquête 11
1.5 - Compatibilité avec les schémas directeurs et les plans locaux existants 11
1.5.1- Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) 11
1.5.2 - Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 13
1.5.3 - Programme local de l'habitat (PLH) : 13
1.5.4 - Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) : 14
1.5.5 - Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marne-Confluence 15
1.5.6 Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly 16
1.5.7 Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) 16
1.5.8 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme communaux 16
1.6 - Avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) 16
1.7 - L'enquête parcellaire 17
1.8 - Le dossier 18
1.8.1 - Dossier d'enquête d'utilité publique 18
1.8.2 - Dossier d'enquête parcellaire 19
1.9 - Délibérations des collectivités territoriales : 19
1.10 - La concertation : 21
1.11 - Les grandes étapes du projet : 26

2. Enjeux socio-économiques et environnementaux du projet 27

2.1 - Les enjeux socio-économiques 27
2.1.1 - Les avantages pour les collectivités 27
2.1.2 - Les temps de parcours : 27
2.1.3. Les prévisions de fréquentation du Câble A 28
2.1.4 - La fréquentation des stations du Câble A 29
2.1.5. Les équipements desservis 29
2.1.6 - Les coûts du projet et son financement 30
2.1.7 - Le plan de financement 30
2.1.8 - La rentabilité du projet 30
2.1.9 - Les enjeux techniques du projet 30
2.1.10 - Les modalités pratiques de la construction du téléphérique, en 4 phases principales, sont les suivantes : 31

2.2 - Les enjeux environnementaux 32
2.2.1 - La problématique environnementale des téléphériques urbains publics 32
2.2.2 - Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine. 33
2.2.3 - Les patrimoines naturels à protéger 33
2.2.4 - Le patrimoine bâti 33
2.2.5 - L'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel 33
2.2.6 - Les nuisances : 36

3. Déroulement de l'enquête 39
3.1. Désignation de la commission d'enquête 39
3.2. Réunions et visite des lieux. 40
3.2.1 - Réunion de préparation : 40
3.2.2 - Visite des lieux : 41
3.2.3 - Réunions de la commission avant l'enquête : 41
3.2.4 - Réunions de la commission en cours d'enquête : 43
3.2.5 - Réunions de travail de la commission d'enquête : 45
3.3. Les modalités de l'enquête 46
3.3.1 - Enquête 46
3.3.2. Mise à disposition des dossiers 46
3.3.3. Registres d'enquête 46
3.3.4. Observations du public 46
3.4. Les permanences 47
3.5. Publicité de l'enquête 47
3.6. Accès au dossier et aux registres 48
3.7 Clôture de l'enquête 48
3.8. Le déroulement des permanences et la participation du public 49
3.9. L'appréciation du dossier soumis à l'enquête 53
3.10. Bilan comptable de l'enquête publique : 54

4. Examen des observations 55
4.1 Examen des observations des personnes publiques 55
4.1.1 - Observations de la MRAe : 55
4.1.2 - Observations des PPA : 56
4.2 Analyse thématique des observations du public 57
4.3 Présentation statistique des observations du public : 58
4.4 Analyse synthétique des observations du public : 59

5. Conclusions motivées et avis sur la DUP. 1
5.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique. 3
5.2 - Déroulement de l'enquête publique. 4
5.3 - Conclusions sur les observations 4
5.4 - Le bilan Impacts Positifs/Impacts Négatifs du projet fait ressortir les points suivants : 11
5.5 - Analyse bilancielle sur l'intérêt général de la réalisation du projet Câble A : 13
5.6 - Avis motivé de la commission d'enquête : 16

6. Conclusions motivées de l'enquête parcellaire de Créteil 1
6.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique. 3
6.2 - Déroulement de l'enquête parcellaire 4
6.3 - Observations recueillies 4
6.4 - Conclusions et avis motivé de la commission d'enquête 4

7. Conclusions motivées de l'enquête parcellaire de Valenton. 1
7.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique. 3
7.2 - Déroulement de l'enquête parcellaire 4
7.3 - Observations recueillies 4
7.4 - Conclusions et avis motivé de la commission d'enquête 4

8. Conclusions motivées de l'enquête parcellaire de Limeil-Brévannes. 1
8.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique. 3
8.2 - Déroulement de l'enquête parcellaire 4
8.3 - Observations recueillies 4
8.4 - Conclusions et avis motivé de la commission d'enquête 4

9. Conclusions motivées de l'enquête parcellaire de Villeneuve-Saint-Georges. 1
9.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique. 3
9.2 - Déroulement de l'enquête parcellaire 4
9.3 - Observations recueillies 4
9.4 - Conclusions et avis motivé de la commission d'enquête 5

10. Conclusions motivées et avis sur la mise en compatibilité du PLU de Créteil. 1
10.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique. 3
10.2 - Déroulement de l'enquête publique. 4
10.3 - Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) 4
10.4 - Avis de la municipalité 5
10.5 - Observations du public 5
10.6 - Avis motivé de la commission d'enquête 5

11. Conclusions motivées et avis sur la mise en compatibilité du PLU de Valenton. ... 1
11.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique. 3
11.2 – Déroulement de l'enquête publique 4
11.3 – Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) 4
11.4 – Avis de la municipalité 5
11.5 – Observations du public 5
11.6 – Avis motivé de la commission d'enquête 5

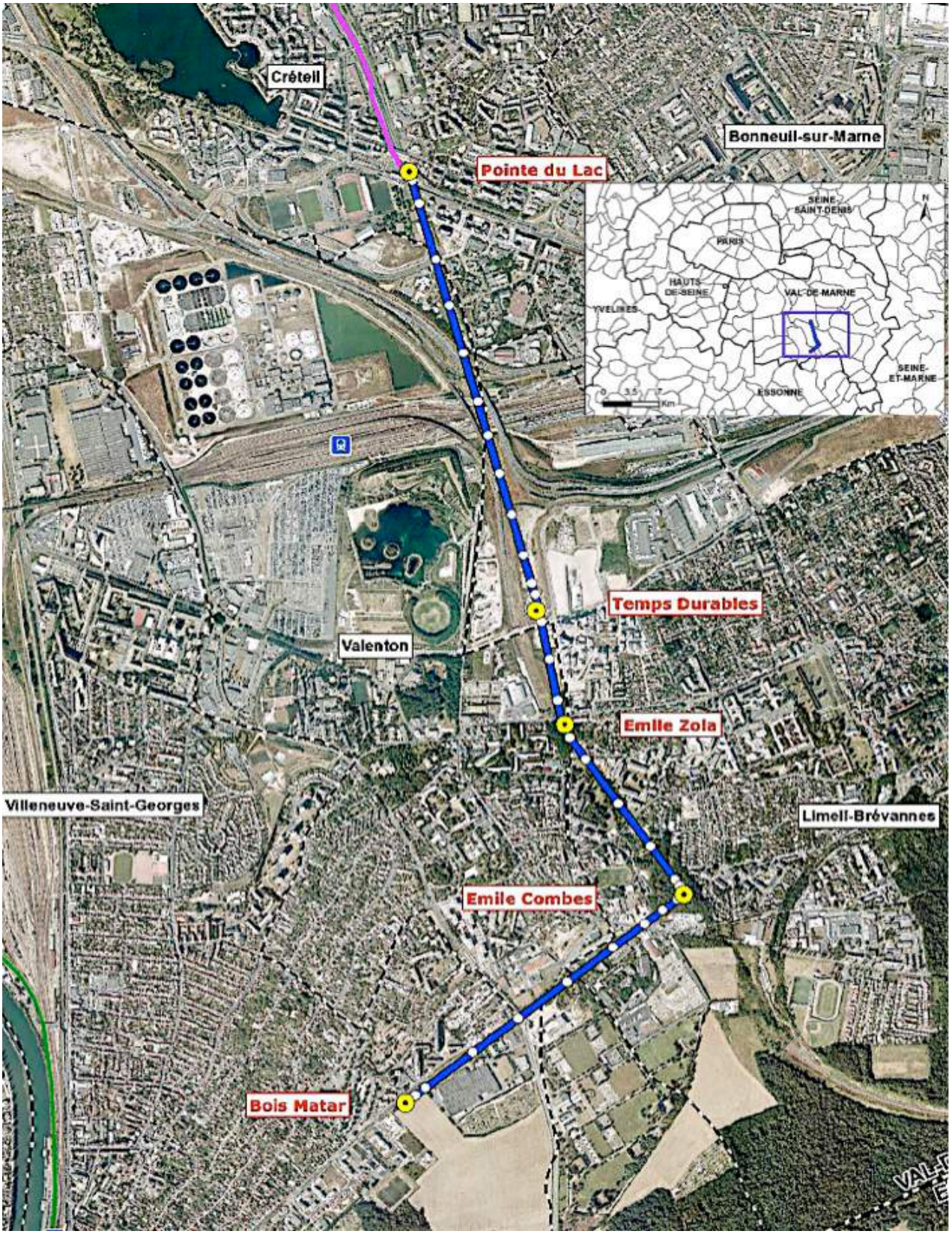
12. Conclusions motivées et avis sur la mise en compatibilité du PLU de Limeil-Brévannes. 1
12.1 – Rappel du projet soumis à l'enquête publique. 3
12.2 - Déroulement de l'enquête publique. 4
12.3 - Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) 4
12.4 - Avis de la municipalité 5
12.5 - Observations du public 5
12.6 - Avis motivé de la commission d'enquête 5

13. Conclusions motivées et avis sur la mise en compatibilité du PLU de Villeneuve-Saint-Georges. 1
13.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique. 3
13.2 - Déroulement de l'enquête publique. 4
13.3 - Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) 4
13.4 - Avis de la municipalité 4
13.5 - Observations du public 4
13.6 - Avis motivé de la commission d'enquête 6

- **Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage est reproduit intégralement dans le rapport d'enquête.**
- **Les trois documents annexes joints au mémoire en réponse du maître d'ouvrage sont reproduits intégralement dans le document K, qui fait l'objet d'un dossier complémentaire.**

1. Présentation de l'enquête

1.1 - Plan de localisation du projet



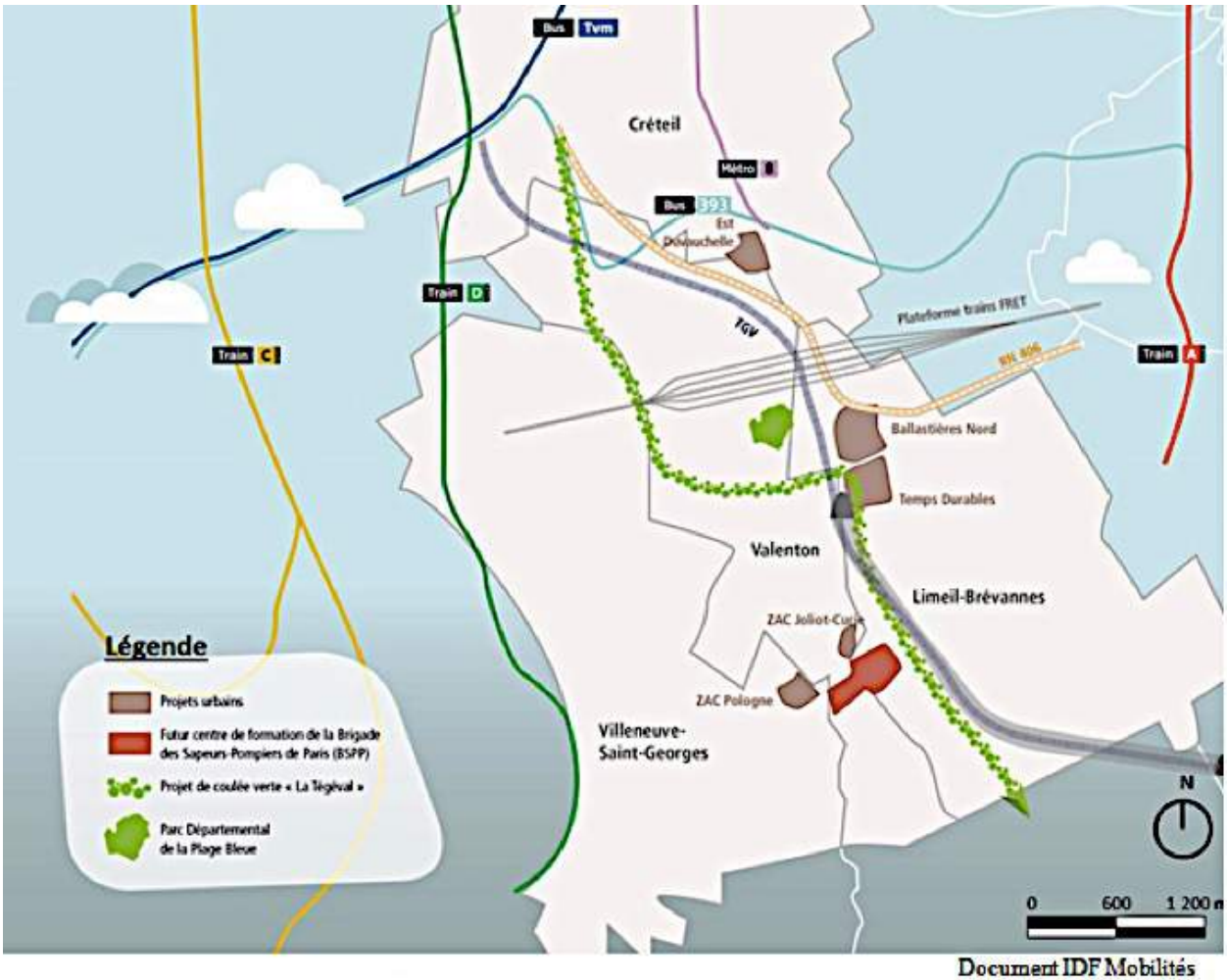
1.2 - Contexte du projet

Ile-de-France Mobilités, autrefois Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), est un établissement public ayant autorité pour l'organisation et le financement des transports dans la région Ile-de-France à l'exception du réseau de transport express du Grand Paris et du projet Charles de Gaulle express.

Un territoire enclavé

Le territoire d'étude de ce projet (Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges dans le département du Val-de-Marne) est enclavé.

Il comporte d'importantes coupures et contraintes (deux lignes SNCF à grande vitesse, les RN 406, et RN 6, des lignes Très Haute Tension et les voies ferrées de la plateforme fret de Valenton, …). Le relief marqué (plat à Créteil, coteau et plateau à Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) est également une contrainte.



Document IDF Mobilités

Les nombreuses infrastructures génératrices de difficultés de liaison

Les transports routiers sont saturés, particulièrement le matin et le soir, dans ce secteur.

Les transports ferroviaires (RER et métro) sont peu présents. Le métro est situé dans la ville-préfecture de Créteil. La fin de ligne du RER A est située à Boissy-Saint-Léger et le RER D est situé dans la vallée de la Seine (gares de Villeneuve Saint-Georges et de Créteil-Pompadour).

Le réseau de bus, assuré par la société de transports automobiles et de voyages (STRAV), permet un rabattement vers le métro ligne 8 à Créteil l'Échat et vers le RER D à Villeneuve-Saint-Georges. Le réseau souffre de fréquents retards dus, ici aussi, à un réseau routier saturé.

Un territoire en mutation

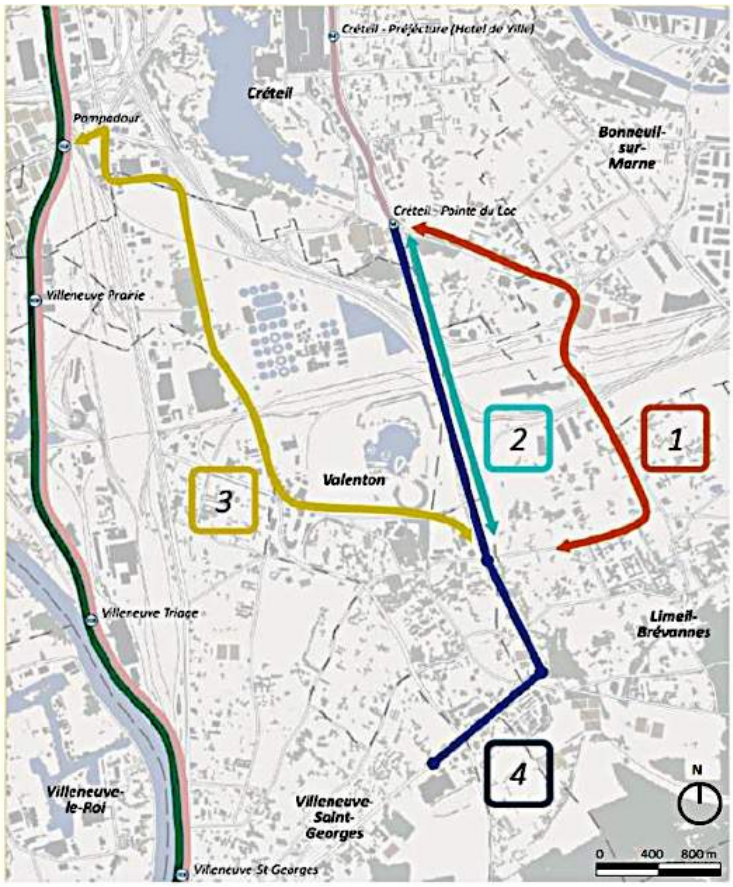
Le territoire d'étude est en mutation. Les villes concernées connaissent une forte croissance démographique et d'importants projets urbains s'y développent tels que la ZAC Pologne à Villeneuve-Saint-Georges, le projet Duvauchelle Est à Créteil, l'éco quartier Temps Durables à Limeil-Brévannes, …. Des équipements importants tels que la maison du Hand-ball ou le centre de formation de la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris voient le jour. Un projet de collège intercommunal est en projet sur le plateau de Valenton. Les besoins en déplacements sont très importants notamment vers Créteil, ville préfecture (administrations, hôpitaux, emplois, …).

Le Plan de déplacements du Val-de-Marne (2009-2018) précise que « 60% des déplacements liés au Val-de-Marne sont internes au territoire, et dans les 40% d'échanges externes, la moitié est réalisée vers Paris ».

Le choix d'un mode de transport

Compte tenu de la grande difficulté à prolonger la ligne 8 du métro, un projet de téléphérique a été initié en 2008 avec une étude réalisée par la ville de Limeil-Brévannes.

En 2010, une étude de préfaisabilité a été réalisée par le département du Val-de-Marne.



LEGENDE

- Scénario 1 – Amélioration du rabattement en bus vers le métro (itinéraire ligne K)
- Scénario 2 – Création d'un ouvrage de franchissement pour améliorer la desserte en bus
- Scénario 3 – Amélioration du rabattement en bus vers la gare RER D de Pompadour
- Scénario 4 – Liaison en transport par câble comportant 4 stations

Documents Dossier d'enquête publique

Une étude de faisabilité, réalisée en 2013, a permis de comparer différents scénarios d'aménagement prenant en compte notamment le potentiel de trafic, la desserte des populations, les emplois, l'amélioration des temps de parcours, les impacts, les coûts, …

Ont été étudiés :

1. L'amélioration du rabattement vers le métro 8 à Créteil-Pointe-du-Lac depuis le plateau de Villeneuve-Saint-Georges avec aménagements en faveur des bus.
2. La création d'un nouvel ouvrage de franchissement du faisceau ferroviaire et de la RN 406, pour rejoindre le métro 8 à Créteil Pointe du Lac directement.
3. L'amélioration du rabattement vers la gare RER D de Créteil-Pompadour.
4. La liaison en transport par téléphérique avec quatre stations : Bois Matar, Émile Combes, Temps Durables et Créteil Pointe du Lac.

Pour désenclaver ces trois communes en les reliant à Créteil, le transport par câble a été retenu pour son potentiel de trafic, l'amélioration du temps de parcours, et ses impacts réduits sur la Tégéval, coulée verte en cours de réalisation, devant relier à terme Créteil à Santeny (20 km).

Cette liaison de 4,5 Km est constituée d'un câble simple porteur / tracteur permettant d'effectuer la totalité du trajet en 17 mn de la station Bois-Matar sur le plateau de Villeneuve-Saint-Georges à Créteil-Pointe-du-Lac où est assurée la connexion avec la ligne 8 du métro (Créteil – Balard) et, plus tard, avec la station Créteil-l'Èchat du Grand Paris Express (ligne 15). Elle passe par les stations «Emile Combes» (Limeil-Brévannes), «Emile Zola» (Valenton) et «Temps-Durables» (Limeil-Brévannes), en liaison avec les lignes de bus existantes.

A l'horizon de sa mise en service, la fréquentation de ce moyen de transport est estimée à 1 500 voyageurs/h à l'heure de pointe (11 000 par jour) soit 3,2 millions par an.

Document IDF Mobilités

Le tracé de la ligne

Le coût du projet

Le coût du projet, incluant les infrastructures, les équipements, les études, la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, est estimé à 132 millions d'euros hors taxes.

1.3 - Objet de l'enquête

La présente enquête publique unique concernant le projet de création de la ligne de transport par câble, « Câble A – Téléval », entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges est préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Créteil, Valenton, Limeil-Brévannes, et Villeneuve-Saint-Georges (département du Val-de-Marne). Pour permettre l'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du projet, une enquête parcellaire est menée en même temps.

« *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement… Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision* » (article L.123-1 du Code de l'Environnement).

1.4 - Cadre réglementaire de l'enquête

L'enquête unique a été organisée selon les dispositions suivantes :

- Code de l'environnement, articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants en ce qui concerne l'enquête publique, articles L.122-1 et suivant et R.122-1 et suivants en ce qui concerne un projet soumis à une étude d'impact (opération susceptible d'impacter l'environnement).
- Code de l'urbanisme, articles L 153-54 et R.153-13 et suivants pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- Code des transports articles L.1511-2 à L.1511-4.
- Code civil, article 545 « *Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité* ».
- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, articles L.110-1, R.121-1 et suivants.

1.5 - Compatibilité avec les schémas directeurs et les plans locaux existants

1.5.1- Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)

Le SDRIF, document régional d'aménagement et d'urbanisme, a été approuvé par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013. Ses orientations réglementaires et la carte de destination générale du territoire s'imposent aux documents d'urbanisme de rang inférieur (PLU, SCoT, …).

Orientations du SDRIF dans lesquelles s'inscrit le projet :

- Infrastructures de transport : développer les infrastructures de transport collectif et les modes doux. Le réseau de transport doit gagner en fluidité et fiabilité tout en permettant un meilleur fonctionnement des circulations. Il doit mieux s'intégrer dans la ville, en atténuant les coupures constituées par les grandes infrastructures.

Le projet de câble A prend en compte les difficultés du territoire et répond à une demande de déplacement avec une capacité suffisante, une fiabilité et une régularité. Il est compatible avec le projet de coulée verte « Tégéval » et avec les équipements prévus pour les modes doux.

- Polariser et équilibrer : La priorité est donnée à la limitation des consommations des espaces agricoles, boisés et donc au développement urbain par la densification d'espaces déjà urbanisés.

  Le projet s'intègre dans un espace déjà urbanisé et boisé.

- Préserver et valoriser les espaces boisés et les espaces naturels : Les bois et forêts doivent être préservés. Le passage des infrastructures peut être autorisé à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité (adaptation de l'ouvrage à son environnement et rétablissement des continuités). D'autres projets peuvent être rendus possibles à titre exceptionnel, en l'absence d'autre lieu d'implantation, notamment dans les espaces urbanisés, sous réserve de compensations prévues pour les espaces boisés.

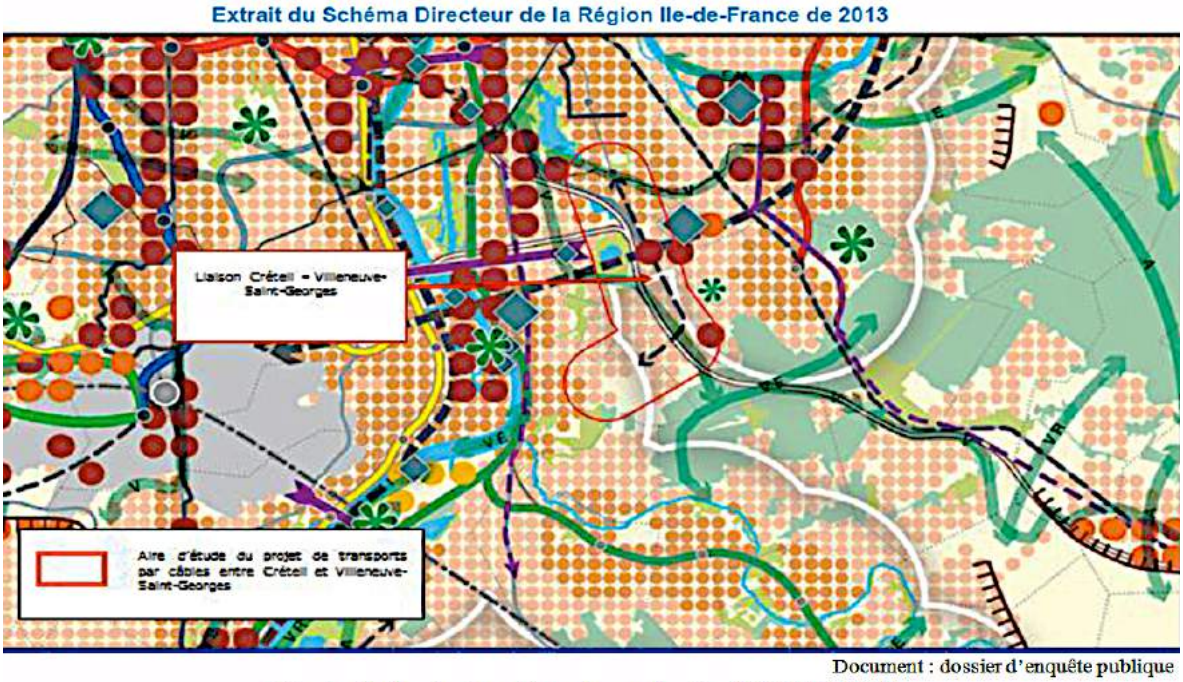
  Le projet se situe majoritairement dans des espaces urbanisés. Malgré les mesures d'évitement, des zones boisées n'ont pas pu être évitées. Des reboisements à proximité du projet sont proposés afin de compenser la perte de ces zones.

  Le projet impacte une parcelle agricole pour la station Bois Matar (zone A du PLU de Villeneuve-Saint-Georges). Le projet réduit au maximum l'impact sur cette parcelle. Des indemnités seront versées aux exploitants pour limiter les préjudices économiques.

- Préserver et valoriser les continuités, espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaison vertes.

  Les zones de continuité écologique ne sont pas impactées par le projet. Celui-ci intègre le projet de coulée verte « Tégéval ».

  Le principe d'une liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges est indiqué dans le SDRIF, le mode n'étant pas précisé.



Document : dossier d'enquête publique

Carte de la destination des sols du SDRIF 2030

Le projet est compatible avec le SDRIF.

1.5.2 - Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France a été approuvé le 19 juin 2014 par le conseil régional d'Île-de-France. Il détermine les principes d'organisation des transports, la circulation et le stationnement pour assurer un équilibre entre mobilité, facilités d'accès et protection de l'environnement et de la santé. Il fixe neuf défis à relever dont :

- défi n° 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs, ainsi qu'à une logistique durable.

  Le projet propose un mode de transport collectif dont les stations intègrent une approche intermodale (rabattement bus / vélos / piétons, dépose-minute). Les circulations douces sont possibles sous la ligne.

- défi n° 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

Le mode de transport par câble est attractif.

- défi n° 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement

Le projet permet de désenclaver trois communes à l'écart de tout transport structurant et de les raccorder au réseau de transport existant (ligne 8 du métro, ligne 393 de transport en commun en site propre, futur réseau Grand Paris Express).

Le projet est compatible avec le PDUIF.

<u>Plan de déplacement du Val-de-Marne :</u>

Le plan de déplacements du Val-de-Marne a été adopté en 2009. Il définit les grands principes suivants :

- développer l'offre et l'usage des transports collectifs et des circulations douces,
- maîtriser le trafic routier des poids lourds,
- favoriser les alternatives à la voiture,
- mettre en place des dispositifs d'aide et d'accompagnement des usagers adaptés aux nouvelles exigences de mobilité.

Cette politique de déplacements permet de renforcer la solidarité des territoires et des personnes. Le plan évoque le projet de liaison par câble : « le soutien, l'étude et la création de solutions innovantes en matière de transports collectifs (type téléphérique) ».

L'action B12 qui précise « Participer à l'expérimentation de la mise en place de transports collectifs innovants », comprend l'étude de la faisabilité d'une liaison en téléphérique entre Créteil et Limeil-Brévannes.

1.5.3 - Programme local de l'habitat (PLH) :

Le projet s'inscrit dans le périmètre du programme local de l'habitat de la communauté d'agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne pour Créteil et Limeil-Brévannes, et dans celui de Villeneuve-Saint-Georges. La commune de Valenton (moins de 20 000 habitants), n'a pas l'obligation d'élaborer un PLH.

PLH de Plaine Centrale Val de Marne

Le Plan Local de l'Habitat de Plaine Centrale a été adopté le 14 décembre 2010. Le projet s'inscrit dans le PLH à travers les orientations suivantes :

- Orientation 2 – Elargir l'offre à destination des populations nécessitant un soutien spécifique. L'objectif 5 impose de répondre aux besoins des publics démunis : diversification typologique et spatiale de l'offre.

Le projet permet de désenclaver le territoire et donc de dynamiser le secteur.

- Orientation 3 – Valoriser et renouveler le parc existant. L'objectif 6 indique de poursuivre des actions de valorisation du parc public existant pendant et surtout après l'étape ANRU (Agence nationale pour la rénovation urbaine).

En désenclavant son centre-ville, le projet s'inscrit dans le projet de modernisation et de réhabilitation du centre-ville élargi de Limeil-Brévannes défini dans le PLH.

Le projet est compatible avec le PLH de Plaine-Centrale-Val-de-Marne

PLH de Villeneuve Saint Georges

Le Plan local de l'habitat de Villeneuve-Saint-Georges a été approuvé au conseil municipal de décembre 2013. Ses grands axes sont :

- valoriser et réhabiliter le parc social existant,
- développer une production diversifiée et équilibrée,
- développer une politique foncière communale,
- conforter une mixité sociale,
- répondre aux besoins spécifiques de la population.

Le projet, permettra aux habitants du plateau de relier rapidement Créteil et le réseau de transport structurant. Il est compatible avec les objectifs du PLH de Villeneuve-Saint-Georges.

1.5.4 - Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) :

Le projet se situe totalement dans le périmètre du SDAGE du bassin Seine et cours d'eau côtiers normands (période 2016-2021). Celui-ci a été adopté le 5 novembre 2015.

Ses orientations fondamentales sont organisées en huit défis :

- Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants « classiques ».
- Défi 2 : Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques.

  En phase travaux, des opérations de dépollution de sols pourront être nécessaires. Les eaux seront collectées et traitées. Des mesures seront prises afin d'éviter d'impacter les eaux superficielles. Un plan d'organisation et d'intervention sera mis en place en cas de pollution accidentelle.

  En phase exploitation, le projet permet d'éviter les rejets de particules ou de substances polluantes. Un réseau d'assainissement d'eaux pluviales sera mis en place (noues permettant de favoriser l'infiltration à la parcelle ou bassins d'assainissement enterrés au niveau des stations). Les eaux seront traitées afin de réduire les pollutions.

- Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants.

  Les eaux usées seront évacuées dans les réseaux existants en accord avec les gestionnaires de réseau.

- Défi 4 : traitant de la mer et du littoral. Le projet n'est pas concerné.

- Défi 5 : Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future.

  Le projet n'impacte aucun périmètre de protection de captage d'eau potable.

- Défi 6 : Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides.

  Le projet ne concerne aucun cours d'eau et aucune zone humide réglementaire n'est recensée sur son emprise.

- Défi 7 : Gérer la rareté de la ressource en eau.

  Selon la profondeur de la nappe souterraine, les travaux pourraient nécessiter un rabattement temporaire de la nappe voire une modification de son écoulement. Aucun prélèvement d'eau n'est prévu.

- Défi 8 : Limiter et prévenir le risque inondation.

  Seule l'emprise d'un pylône sur la commune de Valenton est concernée par un risque d'inondation. Aucun remblai ne sera réalisé de manière à permettre l'expansion des crues.

Le projet est compatible avec le SDAGE 2016-2021.

1.5.5 - Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marne-Confluence

Le projet se situe, en partie, dans le périmètre du SAGE de Marne-Confluence. Celui-ci a été adopté par la commission locale de l'eau (CLE) le 8 novembre 2017 et approuvé le 2 janvier 2018.

Ses six grands objectifs sont :

- réussir l'impérieuse intégration de l'eau, des milieux et des continuités écologiques dans la dynamique de développement à l'œuvre sur le territoire Marne Confluence,
- améliorer la qualité de toutes les eaux du territoire Marne Confluence de façon à permettre le retour de la baignade en Marne en 2020, sécuriser la production d'eau potable et atteindre les exigences DCE,
- renforcer le fonctionnement écologique de la Marne en articulation avec son identité paysagère et la pratique équilibrée de ses usages,
- reconquérir les affluents et les anciens rus, avec une exigence écologique et paysagère pour en favoriser la (re)découverte et l'appropriation sociale,
- se réapproprier les bords de Marne et du Canal de Chelles pour en faire des lieux attractifs et concrétiser le retour de la baignade en 2022, dans le respect des identités paysagères et des exigences écologiques,
- coordonner, outiller et mobiliser les acteurs institutionnels, les usagers de l'eau et la population pour assurer la réussite du SAGE.

Le dimensionnement des structures d'assainissement du projet prend en compte les prescriptions du SAGE en ce qui concerne le débit de vidange rejeté dans les réseaux.

1.5.6 Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly

Le PEB de l'aérodrome Paris-Orly a été approuvé par arrêté préfectoral du 21 décembre 2012.

Une partie du périmètre du projet est situé en zone C (zone de bruit modéré). L'évaluation des impacts acoustiques du projet a pris en compte cette problématique.

1.5.7 Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI)

Le PPRI de la Marne et de la Seine a été approuvé le 12 novembre 2007.

Le projet est concerné par le plan de prévention des risques d'inondation.

Les aires concernées sont des espaces urbanisés situés en zone d'autres aléas (submersion inférieure à un mètre) et en zone bleue au Nord de l'aire d'étude (centres urbains quels que soient les aléas).

Le projet ne crée pas d'obstacles supplémentaires à l'écoulement des eaux. Les travaux prendront toutefois en compte les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde présentées dans le PPRI de la Marne et de la Seine. L'assainissement du projet est dimensionné afin de ne pas présenter d'impacts supplémentaires sur l'écoulement des eaux.

Une procédure de déclaration au titre de la Loi sur l'eau sera établie ultérieurement et indiquera avec précision les incidences des aménagements et les mesures mises en œuvre.

Le projet est compatible avec le PPRI.

1.5.8 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme communaux

La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme (PLU) ne peut intervenir que si l'enquête publique a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan, celle-ci devant permettre la réalisation du projet.

En cas d'incompatibilité, les modifications concernent le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), le rapport de présentation et le règlement qui devra autoriser explicitement le projet. Le zonage est modifié avec l'inscription d'une zone UCâble qui sera règlementée.

Les dispositions permettant la mise en compatibilité des PLU de Créteil, Valenton, Limeil-Brévannes, et Villeneuve-Saint-Georges avec le projet dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, ont fait l'objet d'un examen conjoint par les Personnes Publiques Associées (PPA) le 18 janvier 2019.

<u>Avis des conseils municipaux :</u>

Les conseils municipaux de Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges ont émis un avis favorable sans réserve au projet. Le conseil municipal de Valenton a émis un avis favorable avec une réserve et le conseil municipal de Créteil un avis défavorable et une opposition à la modification de son PLU.

1.6 - Avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a rendu un avis délibéré le 17 octobre 2018.

Elle demande que certains éléments tels que le paysage, les déplacements, l'eau et les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ses impacts soient approfondis.

1.7 - L'enquête parcellaire

Après l'obtention d'une déclaration d'utilité publique (DUP) pour la réalisation du projet de téléphérique urbain Câble A - Téléval, Ile-de-France-Mobilités, maître d'ouvrage du projet devra acquérir les terrains nécessaires à la réalisation de l'opération par voie amiable ou par expropriation.

L'enquête parcellaire a pour objet de déterminer exactement les parcelles à acquérir et les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droits réels et les autres intéressés.

"*L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité.* » (article L.1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)".

1.8 - Le dossier

Le dossier soumis à l'enquête est composé des pièces suivantes :

1.8.1 - Dossier d'enquête d'utilité publique

Le dossier d'enquête d'utilité publique est composé des pièces suivantes :

- Guide de lecture du dossier (uniquement disponible avec les dossiers « papier ») ,
- Pièce A - Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives,
- Pièce B - Notice explicative et caractéristiques des ouvrages d'art,
- Pièce C - Plan de situation,
- Pièce D - Plan général des travaux (5 plans),
- Pièce E - Étude d'impact sur l'environnement - Volume 1,
  - 1 Préambule,
  - 2 Résumé non technique,
  - 3 Présentation du projet,
- Pièce E - Étude d'impact sur l'environnement - Volume 2,
  - 4 État actuel du site et de son environnement,
- Pièce E - Étude d'impact sur l'environnement - Volume 3,
  - 5 Principales solutions de substitution,
  - 6 Incidences du projet sur l'environnement et mesures correctrices,
- Pièce E - Étude d'impact sur l'environnement - Volume 4,
  - 7 Effets cumulés du projet,
  - 8 Vulnérabilité du projet,
  - 9 Évolution probable de l'environnement,
  - 10 Compatibilité avec les documents de planification,
  - 11 Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000,
  - 12 Estimation des coûts associés aux mesures,
  - 13 Méthodes et auteurs,
  - 14 Points spécifiques aux infrastructures de transport,
- Pièce F - Évaluation économique et sociale,
- Pièce G - Mises en compatibilité des documents d'urbanisme,
  - Commune de Créteil,
  - Commune de Limeil-Brévannes,
  - Commune de Valenton,
  - Commune de Villeneuve-Saint-Georges,
- Pièce H - Estimation sommaire des dépenses,

- Pièce I - Avis et annexes,
  - Délibération du Syndicat de Transports d'Ile-de-France,
  - Bilan de la concertation (février 2017),
  - Bilan de la concertation continue (février 2019),
  - Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe),
  - Mémoire en réponse aux remarques de la MRAe,
  - Délibération et avis des conseils municipaux,
  - Procès-verbal de l'examen conjoint des personnes publiques associées (PPA),
  - Présentation du projet aux PPA.

Sur le site internet, les mêmes documents étaient consultables avec, en plus, l'avis d'enquête.
Le guide de lecture n'y figurait pas.

1.8.2 - Dossier d'enquête parcellaire

Le dossier d'enquête parcellaire est composé des pièces suivantes :

- Notice explicative,
- État parcellaire de Créteil,
- État parcellaire de Limeil-Brévannes,
- État parcellaire de Valenton,
- État parcellaire de Villeneuve-Saint-Georges,
- Cinq plans parcellaires à l'échelle 1/1 000ème,
- Sept plans de situation (échelle non précisée),
- Délibération du conseil d'administration du syndicat des transports d'Ile-de-France du 11 juillet 2018, approuvant le projet de Câble A.

1.9 - Délibérations des collectivités territoriales :

1) - Commune de Créteil le 11 février 2019

Le conseil municipal de Créteil rappelle son soutien au projet de Câble A - Téléval dans ses composantes environnementales et de développement de la mobilité des habitants des communes traversées par le téléphérique urbain.

Il émet un avis défavorable au tracé présenté par IDF Mobilités en tant que ce projet d'avenir serait réalisé au détriment des conditions d'habitat et de cadre de vie des Cristoliens.

Il sollicite du porteur de projet que soit réalisée une étude complémentaire, avant l'ouverture de l'enquête publique, portant sur un tracé alternatif et permettant ainsi d'éloigner significativement le passage des cabines des immeubles mitoyens de la station Pointe du Lac et, par là même, de réinscrire ce projet dans une perspective consensuelle portée par l'Intérêt Général.

2) - Commune de Limeil-Brévannes le 14 février 2019

Le conseil municipal de Limeil-Brévannes décide d'émettre un avis favorable, sans remarque, sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et sur le dossier d'enquête parcellaire.

3) - Commune de Valenton le 14 février 2019

Le conseil municipal de Valenton a émis un avis favorable sur le projet présenté par Ile-de-France Mobilités et la mise en compatibilité du PLU de Valenton.

Il formule une réserve sur la superficie de la zone spécifique UCâble d'une emprise de 9 755 m² pour la création de la station Émile Zola et ses abords. Celle-ci devra être réduite pour maintenir une partie de la Coulée verte Tégéval en zone Ne et conforter la superposition des deux projets.

4) - Commune de Villeneuve-Saint-Georges 11 avril 2019

Le conseil municipal de Villeneuve-Saint-Georges, considérant l'intérêt général du projet de câble A pour la desserte du quartier du Plateau à Villeneuve-Saint-Georges, considéré comme la seule solution de desserte possible pour répondre aux besoins et aux caractéristiques des territoires, l'intégration urbaine et paysagère du projet élaboré avec les collectivités depuis le début des études, à savoir 10 ans, et la conformité du projet du câble A avec les ambitions du projet du territoire d'offrir des transports structurants et de proposer une mobilité alternative à la voiture solo, donne un avis favorable sans réserve dans le cadre de l'enquête publique du Câble A.

5) - Conseil départemental du Val-de-Marne le 18 mars 2019

Le Conseil départemental du Val-de-Marne du 18 mars 2019 a émis un avis favorable au projet Câble A - Téléval.

Il a souligné sa nécessité pour désenclaver les communes de Valenton, Limeil-Brévannes et le plateau villeneuvois. Ces communes rassemblent plusieurs quartiers en politique de ville avec de forts enjeux de chômage, de pauvreté et d'accès à l'emploi et à la formation.

Le Téléval accompagnera le très fort développement urbain du secteur et offrira de nouvelles possibilités de développement économique et d'accès aux équipements et espaces verts du Sud du Val-de-Marne. Son importance est capitale et il se révèle vital pour le Sud val-de-marnais.

Afin de garantir une amélioration du cadre de vie et de la qualité de vie pour plusieurs milliers de Val-de-Marnais, une attention particulière est portée à l'aménagement des stations et leur intégration paysagère. Plus de 15 millions d'euros de mesures d'accompagnement sont prévus dans le projet soumis à l'enquête publique, témoignage d'une forte préoccupation environnementale et urbaine.

A la mise en service, plus de 13 000 voyageurs sont attendus chaque jour sur le Téléval, plus de 18 tonnes de CO2 seront économisées chaque jour grâce au report modal qui contribuera à désaturer les voiries locales, notamment pour rejoindre Créteil. Toutefois, le Département rappelle l'urgence à améliorer l'offre des lignes de bus existantes en amont de l'arrivée du téléphérique.

Concernant le réaménagement du chemin des bassins (RD 102). le Département propose qu'il ne soit pas réalisé sans accord préalable de la Ville de Créteil face aux inquiétudes exprimées par la Ville et aux évolutions de positionnement des riverains initialement demandeurs.

Face aux enjeux et à l'attente légitime que suscite le projet, le Conseil départemental exige une mise en service en 2022.

6) - Établissement Public Grand Orly Seine-Bièvre le 9 avril 2019

Le Conseil territorial de l'Établissement Public Grand Orly Seine-Bièvre approuve la contribution des Villes de Valenton, Villeneuve-Saint-Georges et l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre à l'enquête publique préalable à la réalisation du projet de téléphérique urbain - Câble A et donne un avis favorable sans réserve dans le cadre de l'enquête publique du projet.

Initié originellement par le département du Val de Marne et prenant appui sur des dispositifs déjà à l'œuvre dans plusieurs agglomérations (notamment Brest), le projet de câble urbain vise à désenclaver un secteur actuellement contraint à de fortes congestions automobiles et à la présence de coupures urbaines (voies ferrées, réseaux à haute tension, usine de retraitement des eaux).

7) - Communauté d'agglomération Val d'Yerres - Val de Seine le 15 avril 2019

Le Conseil communautaire émet un avis favorable sur la réalisation du projet Câble A, favorisant les déplacements entre Villeneuve Saint Georges et Créteil. Il demande également une réflexion à l'autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France sur la refonte des lignes de bus maillant le plateau crosnois et plus particulièrement la Zone Économique de la Plaine Haute et les gares de rabattement de la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres Val de Seine.

Cette liaison en transport en commun est de la plus haute importance au regard de l'accès des usagers du Val d'Yerres-Val de Seine aux pôles hospitaliers, universitaires, commerciaux et administratifs Val de Marnais et du pôle d'emploi de Créteil en particulier.

A l'heure actuelle, ces déplacements sont difficilement assurés, aux prix de correspondance entre le RER D et le Trans Val de Marne (à Créteil Pompadour) ou d'un fonctionnement réduit de la ligne B du réseau STRAV-TRANSDEV (dont peu de services dépassent en réalité Villeneuve-Saint-Georges et relient les cœurs de ville de Crosne et de Yerres).

1.10 - La concertation :

1) - Les modalités de la concertation

La concertation sur le Câble A s'est déroulée du 26 septembre au 28 octobre 2016.

Pour recueillir le plus grand nombre d'avis et s'adapter aux spécificités du territoire, plusieurs modalités d'information et d'expression des publics ont été mises en œuvre. Nombre d'entre elles visaient à aller à la rencontre du public, particulièrement :

- Les habitants des quatre communes impactées (Villeneuve-Saint-Georges, Limeil-Brévannes, Valenton), notamment dans les quartiers d'implantation des stations (Pointe du Lac à Créteil, Temps Durables et Émile Zola à Limeil-Brévannes, Bois Matar à Villeneuve-Saint-Georges) ;
- Les usagers des transports en commun du territoire.

Le fait « d'aller vers » les usagers et les habitants a permis d'échanger avec un public souvent peu actif dans le cadre de dispositifs de concertation plus classiques.

L'information sur le projet et sur la concertation associée a été assurée à travers différents supports :

- Un site internet dédié au projet : www.cable-a-televal.fr ;
- Une page Facebook au nom du projet ;
- Un dépliant d'information ;
- Des présentoirs-totems installés dans les quatre mairies concernées ;
- Des affiches ;
- Des vidéos présentant le mode téléphérique et le tracé ;
- Des relations presse.

Les échanges et contributions au projet ont été facilités via :

- 5 rencontres de terrain :
  - Avec les usagers des transports en commun à la station Créteil – Pointe du Lac (métro 8 et bus 23, 117, 393, K) ;
  - Avec les clients du marché de Valenton ;

- Avec les habitants du quartier Bois Matar, Villeneuve-Saint-Georges ;
- Avec les habitants du quartier Temps Durables, Limeil-Brévannes ;
- Avec les habitants du quartier Émile Zola, Limeil-Brévannes.

• 2 réunions publiques :
- A Limeil-Brévannes ;
- A Villeneuve-Saint-Georges.

• Des cartes T, volet détachable inclus dans les dépliants d'information, permettant l'envoi (sans frais) d'un avis écrit ;
• Un espace de contribution dans le site internet ;
• Des urnes sur les présentoirs-totems permettant de déposer un avis via les cartes T.

1) L'information et la communication

> Le dépliant

Diffusé à plus de 50 000 exemplaires, il a permis de relayer une information synthétique sur le projet et la concertation. Il est composé d'un volet carte T détachable, permettant de donner son avis sur le projet.

Il a notamment fait l'objet d'une diffusion par :

- Tractage : 7 000 exemplaires,

Des binômes d'animateurs, portant un gilet aux couleurs du projet, ont distribué les dépliants de la concertation et informé des rencontres et des modalités de participation :

• Aux alentours de la station Créteil-Pointe du Lac ;
• À proximité de la gare RER de Villeneuve-Saint-Georges ;
• Au marché de Valenton ;
• Au marché de Limeil-Brévannes.

Boîtage : 33 000 exemplaires,

Le boîtage sur les communes de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et autour de la station Pointe du Lac à Créteil a permis d'informer les habitants, entreprises, artisans et commerçants.

Mise à disposition : 8 000 exemplaires,

La mise à disposition de dépliants auprès des partenaires (communes, Département du Val de Marne, Région Île-de-France, TRANSDEV, RATP, SNCF et SMER Tégéval).

Rencontres de terrain : 3 500 exemplaires.

Lors des rencontres de terrain, les animateurs se sont appuyés sur le dépliant pour échanger avec le public et l'ont diffusé.

> Les affiches (610 exemplaires)

Elles ont été diffusées sur le territoire pour annoncer la tenue de la concertation et inviter les personnes à s'informer et à donner leur avis sur le site internet dédié au projet. Le STIF, la Région Île-de-France, le Département du Val de Marne, les communes et les autres partenaires du projet ont utilisé ce vecteur pour communiquer sur le projet. Les affiches ont aussi été apposées dans les réseaux de transports en commun du territoire : dans les bus TRANSDEV en correspondance avec le futur Câble A - Téléval.

> Des relations presse ont été mises en place, elles comprennent :

- Un communiqué de presse pour annoncer le lancement de la concertation • Des prises de contact directes avec les quatre villes du tracé, le Département du Val-de-Marne, la Région Île-de-France, le SMER Tégéval, Grand Paris Sud Est Avenir et les transporteurs du territoire (TRANSDEV, RATP, SNCF).

2) Les échanges

Cinq rencontres de terrain et deux réunions publiques ont été organisées afin de permettre à tous : habitants et usagers du territoire, usagers des transports en commun et acteurs locaux, d'obtenir de l'information sur le projet et les modalités de concertation et de contribuer au projet.

> Les rencontres de terrain

Ces temps de dialogue ont pour objectif d'aller à la rencontre des publics dans leurs lieux de vie, de manière conviviale et informelle.

Les échanges se sont tenus sur la base du dépliant d'information, de planches représentant le tracé et l'implantation des stations et de fiches. Plusieurs personnes sont venues spécifiquement pour obtenir des informations et donner leur avis. Elles ont bien volontiers accordé du temps aux échanges, qui ont été globalement très qualitatifs. Certaines ont souhaité prendre plusieurs dépliants pour leurs collègues, clients, amis ou famille. Tous les participants ont été invités à relayer l'information et à participer à la concertation, notamment en assistant aux réunions publiques.

- Avec les usagers des transports en commun à la station Créteil - Pointe du Lac (ligne 8 du métro et bus).

Cette rencontre a permis de recueillir 92 contributions et la distribution d'environ 265 dépliants.

- Avec les clients du marché de Valenton le dimanche 9 octobre 2016 de 10h à 12h30.

  Ce temps d'échange sur l'un des plus marchés les plus fréquentés du secteur a été l'occasion de distribuer 195 dépliants et de recueillir 42 avis.

- Avec les habitants et usagers du territoire :

  - Dans le quartier de Bois Matar à Villeneuve-Saint-Georges le mardi 4 octobre 2016 de 16h30 à 19h : 100 dépliants distribués et 25 avis recueillis.

  - Dans le quartier des Temps Durables à Limeil-Brévannes le jeudi 6 octobre 2016 de 16h30 à 19h : 205 dépliants distribués et 44 avis recueillis.

  - A proximité de la rue Émile Zola à Limeil-Brévannes le mardi 11 octobre de 16h30 à 19h : 140 dépliants distribués et 23 avis recueillis.

> Les réunions publiques

- Le jeudi 13 octobre 2016 à la salle «la Boîte à Clous» à Limeil-Brévannes de 19h à 21h30.

Environ 90 personnes ont participé à cette réunion. Suite aux prises de parole introductives et à la présentation du projet, les participants ont réfléchi collectivement, par table, durant une vingtaine de minutes aux questions ou remarques qu'ils souhaitaient transmettre au STIF et à ses partenaires concernant le projet Câble A. Puis, un porte-parole par table a restitué les 2 questions et/ou remarques prioritaires de chaque table. Le STIF et ses partenaires financeurs ont ainsi répondu aux 18 questions posées en séance et, via le compte-rendu, aux 22 autres consignées par écrit.

- Le jeudi 20 octobre 2016 au collège Pierre Brossolette à Villeneuve-Saint-Georges.

L'insertion dans l'environnement

Si le téléphérique est perçu positivement, son intégration dans l'environnement questionne du fait de la nouveauté de ce mode en milieu urbain en France.

> L'articulation entre coulée verte et Câble A

Si le survol de la coulée verte - Tégéval par le projet de téléphérique n'est pas remis en cause : « Très bonne idée cette coulée verte sous le Téléval », ses répercussions sur cet espace interrogent, notamment pour les trois stations qui « mordent » sur la Tégéval.

La question de la politique menée par rapport à la gestion des arbres (abattage/plantation) le long du tracé a été posée lors de la réunion publique de Limeil-Brévannes.

> L'enjeu d'une intégration positive du câble et des stations

L'intégration architecturale et paysagère du câble, particulièrement des pylônes, et de ses stations a souvent été questionnée : « À quoi ressembleront les pylônes : esthétique, design, habillage ? »,

« Quelle forme auront les pylônes ? », « Pourquoi les stations prévues sont-elles aussi imposantes ? ». Les contributeurs soulignent que c'est un point de vigilance important à prendre en compte pour la réussite d'ensemble du projet : « Habillage des pylônes et cabines pour ne pas polluer le paysage, design « vert », « Le téléphérique devra être beau pour embellir nos villes », « Faites-en sorte qu'il ne détériore pas la vue et que l'on se sente dans la verdure », « Une télécabine, c'est moche. Même si j'ose espérer qu'elles seront les plus discrètes possible, tout comme les pylônes tous les 150m ».

> Les vis-à-vis

Cette question est évidemment plus prégnante pour les personnes dont le logement donne sur le câble : « Comment seront gérés les vis-à-vis lors du passage des cabines à proximité des immeubles d'habitation ? », « C'est une intrusion dans l'intimité des gens » et particulièrement pour les riverains du quartier des Sarrazins Sud à Pointe du Lac : « Je viens d'acheter un appartement avec terrasse. Les cabines passeront à proximité, ou seront en visuel direct depuis ma terrasse ! », « Imaginez-vous, dans votre salon / chambre avec des cabines, CHEZ VOUS », «La possibilité pour les voyageurs présents dans les cabines de regarder ce qu'il se passe dans les appartements, y compris pour nos « amis cambrioleurs » la nuit avec les lumières à l'intérieur, c'est parfait pour des repérages efficaces». Le Collectif citoyen composé de riverains du quartier Pointe du Lac à Créteil / ZAC des Sarrazins Sud demande « que les cabines ne circulent pas à vide, que les parois des cabines soient opacifiées de manière à ce qu'aucune vue directe ne soit possible par les voyageurs sur nos balcons / fenêtres, que les cabines ne stationnent pas sur les câbles aux horaires de fermeture, que l'éclairage des cabines soit mesuré et indirect et que les dispositifs anti-vibrations soient placés sur les pylônes, afin que le passage d'une cabine ne provoque aucun bruit ».

Le STIF rappelle la possibilité de réduire les vis-à-vis en jouant sur la hauteur du survol, soit en baissant l'altitude du câble, soit au contraire en la surélevant. Une autre piste est possible à travers la végétation, qui peut constituer un écran entre les cabines et les façades. A ce titre, le travail entrepris avec le SMER permettra aussi de choisir un type de végétation qui favorisera la réduction des vis-à-vis.

La réflexion se poursuit autour des deux variantes pour l'insertion de la station à Pointe du Lac. Le STIF va essayer de déterminer laquelle de ces deux variantes aurait le moins d'impact en termes de vis-à-vis pour les riverains

> La mobilisation des riverains de Pointe du Lac

Les riverains de Créteil - Pointe du Lac, précisément du quartier des Sarrazins Sud se sont fortement mobilisés lors de la concertation et ont constitué un « Collectif citoyen ». En effet, le câble, lors de son arrivée à Créteil, passerait à proximité de leurs habitations, ce qui leur fait craindre une dégradation de leur cadre de vie (nuisances sonores et visuelles) et une baisse de la valeur immobilière de leurs biens

L'implantation de la station Pointe du Lac représente donc pour ces riverains un enjeu majeur. À ce titre, ils aimeraient que « l'implantation de la station se fasse de manière à ce que le tracé du téléphérique soit le plus loin possible des façades ». Un habitant précise : « Je suis pour une 3e variante qui passerait ailleurs qu'à 8 m de mon balcon ». Le Collectif citoyen propose au STIF d'étudier 3 propositions de « solutions alternatives à celles envisagées pour le moment et [qui sont] beaucoup plus acceptables pour les riverains »

Option numéro 1 : implantation de la station entre le terrain d'entrainement et le parking de la gare, même si nécessité d'un pylône de détournement après les 4 immeubles concernés par le projet.

Option numéro 2 : implantation de la station au-dessus du parking du métro. Lors des réunions il a été avancé la réalisation d'un projet de bureaux Duvauchelle Est.

Option numéro 3 : implantation de la station au-dessus des rails du métro, le plus bas possible. Cette option est, à nos yeux, très contraignante pour le voisinage. Aussi nous serions enclins à ne l'accepter que si elle répond aux exigences ci-dessous :

- Couverture totale du métro pour coupure phonique,
- Téléphérique rasant le toit de cette couverture pour passer au plus bas possible.

À plusieurs occasions, quelques habitants de Créteil ont demandé s'il serait envisageable d'implanter la station Pointe du Lac au-dessus du terrain d'entraînement du stade Duvauchelle, avec un tracé du téléphérique entre les immeubles de bureau et le stade Duvauchelle. Dans cette solution, le téléphérique survolerait alors la maison du Handball et s'éloignerait ainsi des habitations.

Le STIF explique que les variantes d'insertion de la station Pointe du Lac étudiées dans le cadre des études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales feront l'objet d'études plus approfondies. Ces études viseront à réduire l'impact visuel et sonore entre les cabines et les bâtiments de la ZAC des Sarazins en fonction de l'implantation des bâtiments du projet urbain, des conditions de survol des coupures urbaines et des caractéristiques du transport par câble.

Au regard des contraintes du territoire et des caractéristiques techniques du transport par câble, il n'apparait pas envisageable de positionner la station au droit du terrain d'entrainement du stade Duvauchelle. En effet, cette position impliquerait le survol de la ligne TGV, qui franchit, de surcroit, la plateforme fret. De plus, il faut tenir compte de la ligne haute tension à cet endroit.

Une réflexion est également menée sur l'altitude : le téléphérique pourrait passer plus haut pour être au-dessus des immeubles ou au contraire plus bas pour être caché par la végétation. Les conclusions de ces études seront transmises au cours de l'année 2017.

3) - Les enseignements de la concertation

Il ressort de la concertation :

- Une très forte adhésion vis-à-vis de ce projet, jugé par 88% des contributeurs comme positif pour le territoire et qui permettrait de désenclaver les communes du plateau en facilitant les déplacements vers Créteil et Paris et entraînerait un gain de temps de trajet réel. Cela s'est traduit par une forte mobilisation et implication du public lors de la concertation ;
- Des attentes fortes quant à la garantie de la date de mise en service ;
- La mise en avant des avantages du mode téléphérique ; mais une demande importante d'informations sur la gestion des flux en station et la sécurité ;

- Un tracé jugé pertinent et le souhait que le Câble A puisse être prolongé et connecté au RER D et aux grands équipements pourvoyeurs d'emplois du territoire, comme les hôpitaux ;
- Une convergence vers la variante d'implantation de la station Pointe du Lac au-dessus de la route départementale 1 (variante 2) ;
- Une préférence pour la variante d'implantation de la station Temps Durables en rez-de-chaussée (variante 1) ;
- Une nette préférence pour l'implantation de la station Émile Zola au niveau de la route départementale 229 (variante 1) ;
- La demande qu'une attention particulière soit portée à l'insertion paysagère du Câble A dans son environnement et à la qualité architecturale des stations et pylônes ;
- Le souhait que les impacts sonores et en termes de vis-à-vis du téléphérique soient minimisés ;
- Des interrogations quant à la possible saturation des stations intermédiaires du Câble A, mais aussi de la ligne 8 du métro ;
- Une demande forte quant à la performance du rabattement en transport en commun vers les stations du Câble A et des questions concernant le rabattement en voiture ;
- Le souhait de continuer le dialogue avec le STIF et ses partenaires ;
- La forte sollicitation d'une amélioration de la desserte de bus existante.

1.11 - Les grandes étapes du projet :

*** 2015/2016 : Études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).**

*** 13 juillet 2016 : Approbation du DOCP et des modalités de concertation préalable par le Conseil d'Île -de-France Mobilités.**

*** 26 septembre - 28 octobre 2016 : Concertation préalable.**

*** 22 mars 2017 : Approbation du bilan de la concertation par le Conseil d'Île -de-France Mobilités.**

*** 11 juillet 2018 : Approbation du schéma de principe par le Conseil d'Île -de-France Mobilités.**

*** 22 juillet 2018 : Transmission du dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP) et du Schéma de Principe à la Préfecture.**

*** 3 janvier 2019 : Saisine des PPA sur le dossier des mises en compatibilité des documents d'urbanisme (Mecdu).**

---

2. Enjeux socio-économiques et environnementaux du projet

2.1 - Les enjeux socio-économiques

2.1.1 - Les avantages pour les collectivités

Dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), le maître d'ouvrage expose que le projet Câble A vise à procurer les avantages suivants pour la collectivité :

- Désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges situés sur le plateau,
- Créer une liaison directe et attractive en transports collectifs entre ces quartiers et Créteil, pôle de destination majeur à l'échelle locale,
- Raccorder ces quartiers aux transports structurants :

* A Créteil Pointe du Lac : accès à la ligne de métro 8 pour les déplacements radiaux vers Paris, accès à la ligne de bus 393 (en site propre) pour les déplacements tangentiels vers d'autres bassins du Val-de-Marne,

* Au réseau Grand Paris Express, L15 sud à la future station de Créteil l'Echat, via une correspondance avec la ligne de métro 8 à Pointe du Lac.

- Offrir un mode de transport adapté aux enjeux du territoire, innovant et attractif.

2.1.2 - Les temps de parcours :

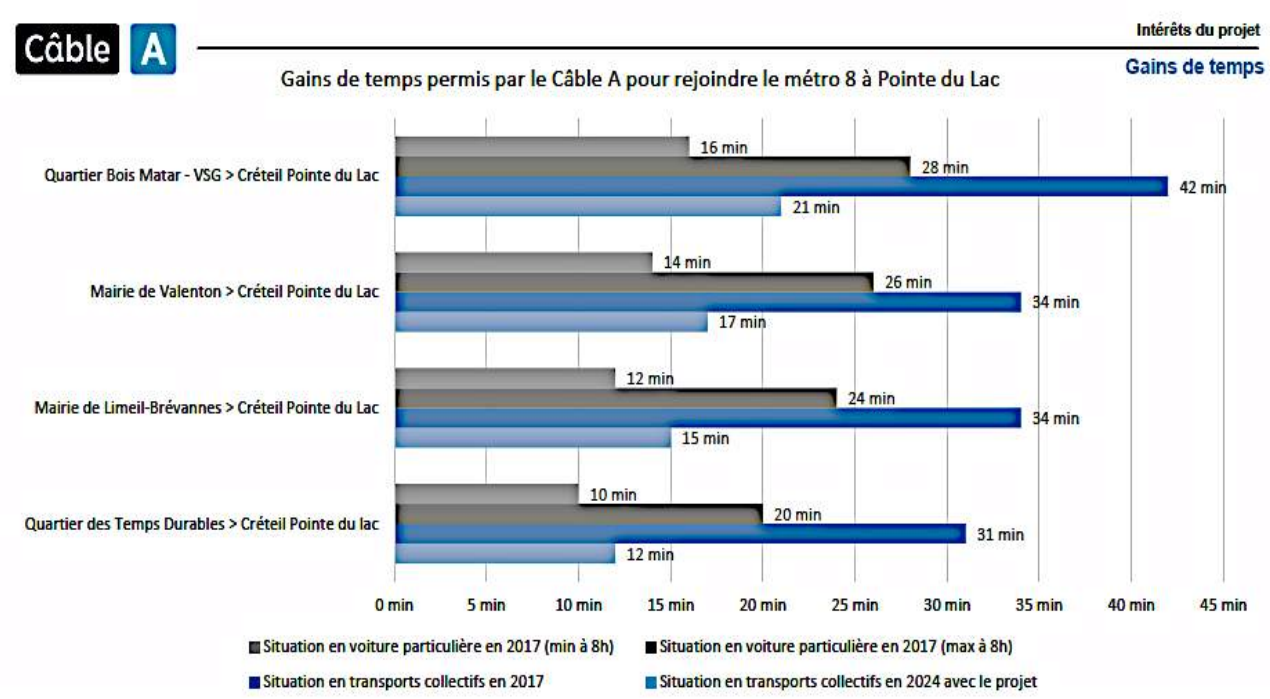
Les temps de parcours tiennent compte de la vitesse de traction en ligne et de la performance du franchissement des stations, notamment entre les phases de décrochage et de raccrochage au câble porteur, avec les contraintes d'arrêt en station.

La ligne du téléphérique sera parcourue de bout en bout en 17 minutes, avec une vitesse commerciale de 16 km/h.

Caractéristiques du tracé Câble A (source : Île-de-France Mobilités)

Stations	Longueur cumulée (km) jusqu'à Créteil	Temps de parcours cumulés (min) jusqu'à Créteil
Bois Matar		
Emile Combes	1,4	5
Emile Zola	2,2	8,5
Temps Durables	2,7	11,5
Pointe du Lac	4,5	17

Le dossier insiste beaucoup sur **les gains de temps**, lesquels semblent réels et logiques. Le temps de parcours théorique est de 17 minutes entre la station Bois Matar et la station Pointe du Lac. A noter qu'il faudra seulement 4,5 minutes pour relier les deux stations Temps Durables et Pointe du Lac. La mise en service du Câble A Téléval se traduira donc par un gain de temps significatif par rapport à l'offre par autobus actuellement en service comme le montre le tableau ci-dessous extrait du dossier d'enquête publique.



Source IdF Mobilités

Ainsi, selon le porteur du projet, le Téléval câble A contribuera à faire gagner du temps aux anciens et nouveaux utilisateurs des transports en commun. Il contribuera également à augmenter la régularité des autobus dans le territoire concerné grâce à la diminution de l'utilisation de la voiture particulière, qui semble évidente d'autant plus que de nombreux stationnements vont disparaître sans compensation.

Le bouleversement pour les habitants sera réel sur ce point.

2.1.3. Les prévisions de fréquentation du Câble A

La situation de référence, avant la mise en service du projet Câble A :

Actuellement les déplacements en transports collectifs en lien avec le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges empruntent essentiellement les lignes K et J du réseau de bus STRAV.

A l'heure de pointe du matin, la fréquentation de la ligne K, rabattant sur la station Pointe du Lac, est estimée à environ 750 voyageurs. La charge de la ligne à l'arrivée à la station Pointe du Lac est d'environ 250 voyageurs pour une capacité d'emport de 420 voyageurs. Le nombre de montants et de descendants à la station Créteil Pointe du lac de la ligne 8 du métro est estimé à 2 200 voyageurs.

La fréquentation de la ligne J, qui rabat sur la gare RER D de Villeneuve Saint-Georges, à l'ouest, et sur la gare RER A de Boissy-Saint-Léger, à l'est, est quant à elle estimée à 2 800 voyageurs sur cette même période.

La situation prévisionnelle en phase d'exploitation du Câble A :

A l'horizon de la mise en service, la fréquentation du projet serait estimée à 1 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin. A la journée, cela représenterait 11 000 voyageurs, et 3,2 millions à l'année. La charge maximale, de 1 100 voyageurs à l'heure de pointe du matin, se situerait entre les stations Temps Durables et Pointe du Lac. Elle se comparerait à une capacité d'emport de 2 000 personnes par heure et par sens (places assises uniquement), soit un taux d'occupation maximal de 55%.

La charge de la ligne serait orientée vers le nord : 80% circuleraient dans le sens sud-nord, entre Bois-Matar et Pointe du Lac. Ce serait principalement des actifs des communes de Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve-Saint-Georges qui accèderaient à leur lieu de travail à Paris ou en petite couronne. 40% des utilisateurs du câble auraient pour destination Paris, et 45% le Val-de-Marne.

Le câble aurait pour effet d'augmenter les flux accédant à la station du métro 8 à Pointe du Lac, le nombre de montants ou de descendants passerait de 2 400 voyageurs en situation de référence à 3 300 voyageurs en situation de projet.

Depuis la station Emile Zola, le temps de parcours moyen passerait de 20 minutes via la ligne K, à 9 minutes par le Câble A. Depuis la station Temps Durables, le temps de parcours baisserait significativement : 17 minutes pour le bus, 7 minutes pour la télécabine. La fréquence du service serait considérablement améliorée passant de 6 bus par heure pour la ligne K à 160 passages par heure pour le Câble. Ainsi, une partie des voyageurs se reporterait sur le Câble, générant une baisse de la fréquentation de la ligne K de l'ordre de 35%.

Une partie des utilisateurs du Câble utilise la ligne J en situation de référence pour accéder à leur lieu d'emploi via le RER D ou le RER A. La fréquentation de la ligne J diminuerait également, d'environ 25%.

A l'horizon 2030, la fréquentation du projet serait légèrement supérieure et s'établirait à 1 200 voyageurs à l'heure de pointe du matin, soit +5% par rapport à l'horizon de mise en service.

2.1.4 - La fréquentation des stations du Câble A

La station Pointe du Lac serait la plus fréquentée, avec 1 300 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

Les autres stations auraient une fréquentation moyenne de 400 voyageurs.

2.1.5. Les équipements desservis

Dans une zone de desserte à 600 m des stations, ils comprennent notamment :

- Des équipements administratifs avec les services de la Préfecture, du Conseil Général, de la Caisse d'Allocations Familiales du 94, du tribunal de grande instance, du conseil des Prud'hommes, …,
- Des équipements d'enseignement. Au niveau de l'aire d'étude rapprochée, on peut citer l'école Paul Eluard à Valenton et le collège Pierre Brossolette à Villeneuve Saint-Georges,
- Des équipements de santé, en particulier la clinique Michel Baron sur la commune de Créteil et l'hôpital Émile Roux sur la commune de Limeil-Brévannes,
- Un centre commercial d'envergure : Créteil Soleil (18 millions de visiteurs en 2013),
- Des équipements sportifs avec notamment le parc municipal des Sports à Créteil, le Stade Paul Vaillant Couturier à Limeil-Brévannes, et le Gymnase Municipal Guy Mocquet à Villeneuve-Saint-Georges ;
- Des équipements cultuels avec notamment l'église catholique Saint Pierre du Lac à Créteil et le centre cultuel et culturel musulman à Limeil-Brévannes,
- Des équipements de loisirs : avec notamment le parc départemental de la plage bleue à Valenton, la base régionale de loisirs de Créteil, le parc Saint Martin de Limeil-Brévannes et le projet d'aménagement de la coulée verte La Tégéval.

Les avantages socio-économiques constituent un enjeu fort pour la collectivité.

2.1.6 - Les coûts du projet et son financement

Le coût global du projet, qui s'élève à 132 M€ HT d'euros aux conditions économiques de mai 2018 intègre le coût des infrastructures et des équipements, les frais d'études, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Les coûts d'exploitation et de maintenance du Câble A sont estimés à 5,3 millions d'euros pour la première année. Ils intègrent les estimations relatives notamment à l'exploitation, à l'alimentation en énergie du système, à la maintenance du système et de l'ensemble des infrastructures du Câble A – Téléval (stations, pylônes, voie d'accès, …).

2.1.7 - Le plan de financement

Le projet du Câble A - Téléval a été inscrit au SDRIF et a été approuvé par décret le 27 décembre 2013.

Le financement des études de DOCP jusqu'à l'EUP a été apporté dans le cadre du Contrat Particulier entre la Région Ile-de-France et le Département du Val de Marne 2009- 2013.

Le financement des études jusqu'à l'enquête publique a été assuré par la convention de financement actuelle couvrant :

Le déroulement des études et procédures du projet de transport « desserte par une liaison par câble entre Créteil et Villeneuve Saint-Georges »,

La phase DOCP jusqu'à l'achèvement de l'enquête publique.

D'un montant de 3 M€, elle a été approuvée par délibération (2014-48) du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le coût des études préliminaires a été pris en charge à 70% par la Région Ile-de-France (2,1M€) et à 30% par le Conseil Départemental du Val-de-Marne (0,9M€).

Le financement de la suite du projet est inscrit dans le contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020.

2.1.8 - La rentabilité du projet

Le calcul de la rentabilité du projet est détaillé dans le dossier d'enquête publique (pièce F page 77 à 80) dans lequel il est précisé que le calcul de la rentabilité socio-économique du projet pour la collectivité est établi à partir de deux méthodes d'évaluation, la méthode francilienne et la méthode instruction ministérielle.

Selon le dossier d'enquête, il en ressort que le bénéfice actualisé du projet est de :

- +58 M€ 2016 dans la méthode francilienne, avec une Valeur Actualisée Nette du projet (VAN) par euro investi de +0,40 et un taux de rentabilité interne de 11,2%.
- +36 M€ 2016 dans la méthode instruction ministérielle, avec une VAN par euro investi de +0,22 et un taux de rentabilité interne de 4,7%.

2.1.9 - Les enjeux techniques du projet

Les spécifications techniques du projet Câble A Téléval sont les suivantes:

- Une liaison en télécabine monocâble longue de 4,5 km environ, comportant 5 stations toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite et permettant de rejoindre Créteil - Pointe du Lac au quartier Bois Matar de Villeneuve-Saint-Georges en 17 minutes.
- Une hauteur de survol des cabines évoluant entre 25 et 40 mètres. Les horaires d'ouverture et de fermeture du Câble A sont calés sur ceux du métro (5h30 - 1h du matin).

- Des cabines de 10 places assises toutes les 28 secondes (22 secondes en heures de pointe), permettant de transporter jusqu'à 1 600 personnes (mise en service) à 2 000 (à terme) par heure et par direction.
- Des cabines accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux vélos.

2.1.10 - Les modalités pratiques de la construction du téléphérique, en 4 phases principales, sont les suivantes :

- Les travaux préparatoires,
- Le montage des stations :
  - La réalisation des fondations par pieux,
  - Le montage de la structure de la station, (phase la plus longue),
  - Le montage des équipements propres au Câble (moteur, poulies, …) en même temps que la couverture de la station.
- L'assemblage sur place et en hauteur des pylônes,
- Le déroulage du câble tronçon par tronçon.

Sachant que les milieux traversés seront variés (des voies ferrées, des zones urbanisées, la coulée verte « Tégéval » suivie sur 1 400 m, des zones de coteaux et le plateau), des mesures spécifiques de protection tel un portique pourront être mis en place afin de protéger les infrastructures importantes (gare de triage de Valenton, RN406, …) lors du déroulage du câble.

La durée globale des travaux étant estimée à 40 mois (des travaux préparatoires aux essais de mise en service), l'enjeu technique peut-être également considéré comme fort.

2.2 - Les enjeux environnementaux

2.2.1 - La problématique environnementale des téléphériques urbains publics

"Il n'y a pas plus propre que le transport par téléphérique, il n'y a pas plus sécurisé, il n'y a pas plus silencieux et en plus il n'y a pas moins coûteux", a assuré Ségolène Royal, la ministre de l'Environnement, lors de l'inauguration du téléphérique de Brest. ».

Source : https://www.nexitylab.fr/mobilites/le-telepherique-urbain-est-il-en-passe-de-devenir-un-nouveau-transport-en-commun.

« 28 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports en commun, le téléphérique est propre, économe en énergie puisqu'il consomme trois fois moins qu'un tramway, cinq fois moins qu'un bus, et dix fois moins qu'une voiture. »

« Le franchissement des obstacles est à moindre coût et de loin plus simple que pour un tramway par exemple. Fleuve, colline, autoroute, rien ne peut lui résister. Par ailleurs, ses délais de construction sont extrêmement courts, un an suffit, soit 5 à 20 fois moins qu'un métro ou un tramway.

Cerise sur le gâteau, les coûts de construction sont faibles, plus écologiques. C'est certainement l'une des meilleures solutions envisagées pour lutter efficacement contre la pollution dans les milieux urbains ».

Source https://www.momondo.fr/discover/article/telepheriques-urbains.

Les arguments en faveur de ce mode de transport sont multiples :

- Arguments environnementaux : mode de transport silencieux, propre, peu consommateur d'espace en raison d'une emprise au sol réduite. Il répond aux enjeux de la transition énergétique,
- Arguments techniques : rapide, non seulement par sa vitesse intrinsèque (de 22 km/h à 43 km/h selon le type d'infrastructure) mais aussi par son tracé direct. De plus, la phase de travaux perturbe nettement moins la circulation automobile que la construction de lignes de tramway, (Le « Câble A-Téléval » utilisera la technologie téléphérique monocâble*. Il circulera en mouvement unidirectionnel sur une boucle).

** Le système monocâble consiste en un système de transport par un seul câble aérien à la fois porteur et tracteur.*

- Arguments économiques : le coût de réalisation est moindre que pour une ligne de tramway. En outre, les téléphériques, même à vocation de transport urbain public, peuvent avoir un intérêt touristique, par leur architecture comme par la vue sur la ville qu'ils permettent. Ils peuvent devenir des marqueurs symboliques de la ville et la rendre attractive.

Cependant, il convient de noter les arguments en défaveur de ce mode de transport, notamment dénoncés par les riverains lors de l'enquête publique, que sont les atteintes au paysage et/ou les pollutions sonores et visuelles.

Pourquoi le téléphérique urbain n'est-il pas plus développé en France ?

La raison principale est d'ordre juridique. Depuis la loi de 1941, le survol des habitations par de petites cabines était en effet interdit, ce qui signifie la nécessité d'exproprier les zones survolées. Avec la loi de 2009 issue du Grenelle de l'environnement, ce mode de transport est encouragé. Il faut toutefois attendre l'ordonnance de novembre 2016 pour que les difficultés liées aux règles de survol soient levées : l'ordonnance instaure des servitudes d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation des dispositifs indispensables à la sécurité. Ainsi l'instauration de ce mode de transport n'entraînera pas d'expropriations systématiques mais simplement des restrictions à la jouissance de terrains privés.

2.2.2 - Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine.

Les thématiques correspondantes sont traitées dans l'état initial et portent sur :

- Le patrimoine naturel à protéger,
- Le patrimoine bâti,
- L'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel,
- Les nuisances : visuelles, sonores, les émissions lumineuses et les vibrations,
- L'eau et l'air : gestion des eaux pluviales et souterraine/qualité de l'air,
- Les risques : naturels (sol et sous-sol), et les risques liés aux champs électromagnétiques.

2.2.3 - Les patrimoines naturels à protéger

Le projet de Câble A entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges suit le tracé de la Tégéval et la survole sur un linéaire de 1 400 m. Le secteur compris entre le parc départemental de la Plage Bleue à Valenton et le cimetière de Limeil-Brévannes est une continuité écologique locale et majeure au sein de la liaison verte de la Tégéval. Elle est à préserver et destinée aux piétons et cyclistes.

On y relève une biodiversité caractérisée par 4 espèces végétales sur la liste rouge de la flore vasculaire d'Ile-de-France, plusieurs espèces animales protégées dont des amphibiens (le crapaud calamite et la grenouille verte), un insecte (Oedipote turquoise), des mammifères protégés dont des chiroptères et plusieurs espèces d'oiseaux (le Chardonneret élégant, Le Petit gravelot, le Verdier d'Europe). L'enjeu biodiversité est donc caractérisé comme fort dans l'état initial de l'étude d'impact.

Le paysage est aussi identifié comme un enjeu fort du projet par le pétitionnaire ce qui paraît en effet justifié du fait de l'édification de 36 pylônes supportant le câble sur un parcours de 4,5 km. Au nord, au sein de la vaste plaine alluviale de la Seine, le paysage est très urbanisé depuis le lac de Créteil bordé d'infrastructures jusqu'au site du Bois Matar au sud en passant par les villes de Valenton et de Limeil-Brévannes. Au sud, sur le coteau et le plateau de la Brie, se rencontre un territoire proche des grandes forêts.

L'état initial du site décrit aussi un contexte urbain en devenir comportant des parcs départementaux et la volonté locale et régionale de créer une continuité verte.

2.2.4 - Le patrimoine bâti

Le patrimoine bâti est caractérisé par deux monuments historiques qui interceptent l'aire d'étude : le Petit Pavillon à Valenton (classé) et le Colombier de l'ancien château à Limeil-Brévannes (inscrit) dont les périmètres de protection interceptent l'aire d'étude mais pas le tracé du Câble A-Téléval.

L'étude d'impact ne renseigne pas sur la présence éventuelle de vestiges archéologiques à préserver notamment en phase travaux,

2.2.5 - L'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel

Selon le dossier de l'enquête publique et la réponse du porteur du projet à l'avis de l'Autorité Environnementale :

Le projet du Câble A s'inscrit dans un territoire urbain densément construit. Il traverse des environnements variés, survolant à la fois des infrastructures, des zones d'activité, mais aussi un parc urbain en devenir, la Tégéval. Il passe également à proximité de plusieurs quartiers d'habitations, notamment le quartier des Sarrazins Sud à Créteil, des Temps Durables à Limeil-Brévannes, entre les stations Émile Zola et Émile Combes et à proximité du quartier d'habitations de Bois Matar.

L'un des objectifs de cette étude paysagère est de réduire l'impact visuel pour les riverains en cherchant à limiter la dimension des installations du Câble A et en réduisant la covisibilité avec les habitations.

Selon le porteur du projet, les moyens choisis pour atteindre cet objectif sont les suivants :

Le choix d'une technologie monocâble

Du fait de la taille plus réduite de ces installations (stations et pylônes notamment), la technologie monocâble a été privilégiée afin de faciliter l'insertion urbaine et paysagère.

L'architecture des pylônes a été réfléchie pour proposer une insertion discrète du mode dans son environnement.

- Une conception des cabines de taille réduite, visant à optimiser leur intégration urbaine.
- Un survol haut, au-dessus de la ligne des toits des habitations les plus proches permettant aux habitants d'avoir une vue plus réduite sur les cabines.
- Une réduction de l'intrusion visuelle chez les habitants par un survol haut de la ligne, au-dessus du niveau des toits des immeubles et par une conception des cabines adaptée où la partie basse de celles-ci pourra, par exemple, être constituée d'un matériau opaque ne permettant pas de voir vers le bas.

La réduction des nuisances visuelles engendrées par le passage des cabines au-dessus du niveau des toits ou non loin des immeubles est un enjeu fort du téléphérique qui va traverser des zones urbanisées et qui, potentiellement, pourra apporter des nuisances nouvelles pour les riverains.

La conception des stations

Les stations s'insèreront dans des contextes urbains sensibles ou dans des paysages remarquables, notamment les stations intermédiaires, longues d'une soixantaine de mètres, qui s'implanteront dans la Tégéval ou à proximité. La station Bois Matar quant à elle sera implantée sur une parcelle agricole.

Les stations seront envisagées en deux parties afin de minimiser leur impact visuel : une plateforme (ou un podium dans le cas des stations intermédiaires) sur lequel s'implanteront les quais et une couverture qui enveloppera le système mécanique.

Les stations seront pourvues de parvis créant ainsi de larges espaces publics tant urbains que paysagers pour les usagers du Câble A.

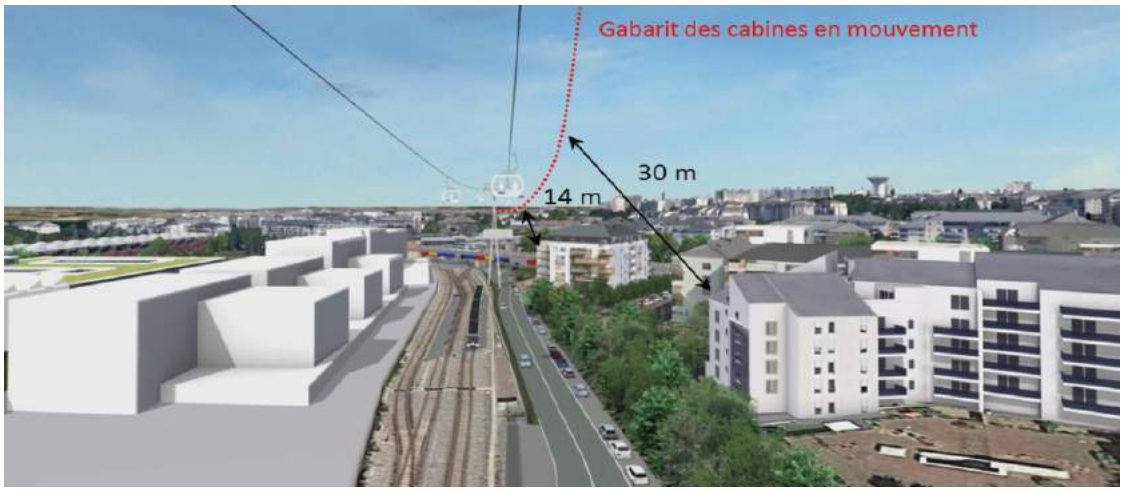
La conception du tracé de la ligne

*** La section Pointe du Lac (Créteil) / Temps Durables (Limeil-Brévannes)**

La station Pointe du Lac s'insèrera dans un territoire urbain très contraint par la présence des voies RATP à l'ouest et au sud, du projet Duvauchelle Est (complexe hôteliers, la maison du Handball, l'immeuble Valéo) au sud-ouest, de la station du métro à l'ouest, de la RD1 en contrebas, du mail François Mitterrand au nord et des immeubles d'habitations du quartier des Sarrazins à l'est.

En sortant de la station Pointe du Lac, afin de réduire le vis-à-vis entre les cabines et les habitations, la hauteur de la ligne a été augmentée sur une portion du tracé. Un pylône support situé après la voie de TCSP permet au téléphérique de passer au-dessus du niveau des toits des résidences des Sarrazins, et donc de limiter les incidences sur l'environnement visuel des résidents.

Côté Ouest, les cabines passeraient également à proximité des futurs complexes hôteliers Duvauchelle Est et bureaux Valéo, au-dessus du niveau des toits de ces immeubles en projet.



Afin de réduire le vis-à-vis avec les habitations et à la demande de la ville de Créteil et des habitants, plusieurs variantes d'implantation de la station ont été étudiées dans le secteur de la Pointe du Lac. Néanmoins, les nombreuses contraintes (techniques) du site et la présence combinée des coupures urbaines situées entre les stations Pointe du Lac et Temps Durables n'ont pas permis de retenir ces variantes. Le survol le plus haut possible permet ainsi de minimiser la gêne occasionnée.

*** La section Temps Durables (Limeil-Brévannes) / Émile Zola (Valenton)**

La station Temps Durables sera implantée sur la commune de Limeil-Brévannes et permettra de desservir le quartier homonyme ainsi que la future ZAC de La Ballastière.

Entre les stations Temps Durables et Emile Zola, le câble longera la rue Saint John Perse et le nouveau quartier d'habitation les Temps Durables situé à côté. Les cabines passeront à 38 m des habitations les plus proches (distance mesurée par rapport au nu des cabines les plus proches en mouvement), ce qui permettra de respecter les préconisations réglementaires qui imposent une distance horizontale de 8m à minima d'habitations (selon le gabarit dynamique).

*** La section Emile Zola (Valenton) / Émile Combes (Limeil-Brévannes)**

La station Emile Zola sera implantée au Sud de la rue Gabriel Péri et à l'ouest de la ruelle de Paris. Elle permettra de desservir les habitations situées à Valenton et à Limeil-Brévannes.

La future station du Câble A sera implantée dans un parc intégré au projet d'aménagement de la Tégéval.

Plus loin, le câble longera les habitations situées dans le Parc Saint Martin. Les cabines passeront ici aussi au-dessus du niveau des toits des immeubles pour limiter la covisibilité avec les riverains concernés.

Plus au Sud, le câble passera également à proximité d'une maison située le long de la rue Gutenberg.

Le survol haut et l'éloignement du câble par rapport aux habitations permettra de réduire la covisibilité avec les habitations.

*** La section Emile Combes (Limeil-Brévannes) / Bois Matar (Villeneuve-Saint-Georges)**

La station Emile Combes sera implantée au cœur du parc de la Tégéval, à l'emplacement de l'actuel Bois de Limeil. La station permettra de connecter le quartier pavillonnaire à l'Est de la station Emile Combes aux activités de la ZAC du Plateau, au projet Joliot Curie et au centre de formation de la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris. La station sera conçue en R+1 pour limiter son emprise au sol sur la Tégéval et donc son impact sur le parc paysager.

A l'approche de la station Bois Matar, le Câble A longera les immeubles sociaux de la Cité SNCF. Les cabines passeront à 33m au plus près des habitations (distance mesurée par rapport au nu des cabines les plus proches en mouvement). Elles passeront aussi à proximité de l'entrepôt de la Martiniquaise.

La station Bois Matar sera implantée sur une parcelle agricole.

Le tracé retenu permettra de s'éloigner le plus possible des habitations, et donc réduira la covisibilité avec les habitations, tout en évitant le survol des bâtiments de l'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) La Martiniquaise.

2.2.6 - Les nuisances :

Le bruit :

L'ambiance sonore du périmètre rapproché est dégradée aux abords de la voie ferrée, des infrastructures routières et de l'aéroport d'Orly. Elle est en revanche modérée en dehors de ces zones.

Le porteur du projet a fait réaliser des mesures de bruit sur 12 points notamment au droit des habitations proches du tracé du futur téléphérique. Selon l'étude d'impact, des quartiers sont d'ores et déjà impactés par le bruit à savoir :

- Le quartier de la Pointe du Lac et des Sarrazins sud par la RD 1, RD 102, la RN 406 et par les voies ferrées du métro, la gare de triage de Valenton et la voie de LGV,
- Le quartier des Temps Durables par les RD 110 et l'avenue de Verdun (RD229),
- La section entre les stations Emile Zola et Emile Combes principalement par les avions,
- La section entre les stations Emile Combes et Bois Matar par les RD 136 et 204 et par les avions.

Comme mentionné précédemment, le Câble A utilisera la technologie monocâble. Les principales sources de bruit de ce mode de transport seront localisées au niveau des têtes de pylônes et des stations.

En tête de pylône, le bruit sera généré par le roulement du câble sur les galets et par la succession de chocs au passage de la pince de la cabine sur ces mêmes galets.

En station, le bruit proviendra des équipements techniques (entrainement du câble et couloir à pneu), des moteurs, et du système de ventilation (pour les stations motrices), auxquels s'ajouteront les bruits de chocs à l'arrivée et au départ des cabines lors des phases de ralentissement et d'accélération.

Les mesures de réduction des impacts acoustiques du Câble A chercheront donc à réduire les émissions sonores du téléphérique à leurs sources, en adaptant la conception du téléphérique.

A ce titre, si l'étude d'impact présente bien la localisation des 12 points de mesure sur une carte, celle-ci ne permet pas d'identifier leur localisation exacte et de s'assurer qu'elle analyse les immeubles les plus proches du tracé. A la demande de la MRAe, une meilleure caractérisation du bruit au niveau des immeubles proches du tracé a été effectuée dont les résultats sont présentés dans la pièce I, chapitre 5, pages 97 à 131 du dossier d'enquête publique.

Les résultats montrent que les objectifs sont dépassés pour quelques bâtiments situés à proximité des stations Pointe du Lac, Emile Zola et Bois Matar.

En dehors de ces trois sites, les seuils acoustiques sont respectés.

Le bruit est donc un enjeu fort du projet qui va traverser des zones urbanisées et qui est susceptible d'engendrer des nuisances sonores supplémentaires pour les riverains.

La qualité de l'air :

Elle est jugée bonne sur l'aire d'étude. Les dépassements des valeurs réglementaires étant observées principalement à proximité des grands axes routiers (RN 6, RN19 et RN 406 et départementales).

Les risques naturels, la pollution des sols et de l'eau :

Concernant les eaux souterraines, l'étude d'impact mentionne la présence d'une plaine alluviale limitée au secteur de plaine au nord, et l'existence au droit du tracé de formations aquifères se développant sur 30 m de profondeur où les différentes formations forment un aquifère unique : les sables de Fontainebleau (sur 10- 20m), le calcaire de Brie (sur 3 à 12 m), les Marnes du Sannoisien et du Ludien sur 20-25 m, le Calcaire de Champigny (sur 40 à 50 m).

La MRAe souligne que l'enjeu au regard du projet est de préserver ces nappes lors des opérations de fondations comme d'éviter leur mélange Des travaux d'affouillement pourraient aussi nécessiter le rabattement de la nappe.

Le niveau de la nappe sera confirmé après suivi de la piézométrie sur une durée d'un an au droit des différents piézomètres mis en place à proximité des stations le 16/05/2018.

Concernant le phénomène de retrait gonflement des argiles, l'aire d'étude est concernée par un aléa faible ou fort selon les secteurs.

Concernant le phénomène d'effondrements sur cavités souterraines, l'aire d'étude est soumise à un niveau d'aléa faible à très fort au nord sur la commune de Créteil.

Concernant les eaux superficielles et les inondations, le périmètre d'étude est concerné par le plan de prévention du ruissellement urbain du Val-de-Marne et par le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la Seine et de la Marne (page 68 du chapitre 1). Dans le PPRI, il est situé en zone orange clair (submersion inférieure à 1m) et en zone bleue au nord de l'aire d'étude. Le projet est localement exposé aux inondations par remontées de nappe dans la partie nord, l'aléa étant très élevé à Valenton au niveau de la station d'épuration du SIAAP.

Le dossier d'enquête publique précise (cf. partie de 6.2.7.1 de l'étude d'impacts), qu'aucune station de Câble A n'est exposée au risque d'inondations.

Des investigations ont mis en évidence des pollutions des sols (dépassements en métaux lourds dont du mercure et anomalies en hydrocarbures totaux (HCT, HAP et COHV4), sur les eaux souterraines (anomalies en plomb, HCT et HAP) et dans les gaz du sol (mercure gazeux, naphtalène (HAP), les BTEX5, sulfures d'hydrogène (H2S). L'enjeu est qualifié de moyen dans l'étude d'impact page 44.

Les risques industriels :

Dans son avis, la MRAe relève l'existence, à proximité de la station Bois Matar, à Villeneuve-Saint-Georges, de l'Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) classée SEVESO seuil bas « La COFEEP » connue aussi sous le nom de « La Martiniquaise ». Il s'agit d'un stockage de produits spiritueux inflammables survolé par le tracé du téléphérique. La MRAe relève également, à proximité du tracé, le site du SIAAP sur la commune de Valenton qui est une usine de traitement des eaux usées classée en Seveso seuil haut.

Dans sa réponse à la MRAE, le porteur de projet indique que les travaux étant éloignés des sites industriels et n'étant pas de nature à interagir avec ces ICPE, l'impact sur le risque industriel est jugé nul.

Seul l'entrepôt La Martiniquaise, situé au niveau de Villeneuve-Saint-Georges et classé SEVESO Seuil Bas, génère un risque industriel précisé dans l'étude de danger.

Le risque principal est lié au déclenchement d'un incendie sur le site La Martiniquaise, qui engendrerait alors un risque pour les passagers du Câble A et les infrastructures.

Le dossier d'enquête publique précise :

- Qu'Île-de-France Mobilités imposera au futur concepteur que l'étude spécifique incendie soit réalisée par un organisme agréé en sécurité incendie en concertation étroite avec la Martiniquaise et les services instructeurs compétents,
- Que cette étude s'attachera à montrer que la conception du système et ses modalités d'exploitation permettront de garantir la sécurité des voyageurs,
- Qu'en tout état de cause, les travaux de réalisation du Câble A ne pourront être engagés qu'après l'approbation du Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) par le Préfet du département et après avis des services de l'Etat compétents (DRIEA-DSTG, STRMTG, services de secours). »

Interfaces avec les lignes très haute tension :

L'état initial identifie deux croisements entre le projet et le réseau de transport d'électricité (lignes à haute tension) :

• le premier au niveau de la station Temps Durables, une ligne de 45 kV,

• le second au nord de Limeil-Brévannes, deux lignes de 225 kV appartenant au réseau stratégique de la région Ile-de France.

Selon le dossier d'enquête publique, IdF mobilités indique :

- Que le dossier préliminaire de sécurité (DPS) précisera le croisement entre le téléphérique et les lignes électriques haute tension.
- Que RTE (Réseau de Transport d'Electricité), responsable des lignes à haute tension en interface avec le Câble A, a été rencontré à plusieurs reprises pour échanger sur la compatibilité du projet du Câble A avec les lignes à haute tension qu'il gère.
- Que le franchissement des lignes très haute tension par le Câble A ne présente à priori pas de risque pour les passagers du Câble et pour l'infrastructure électrique.
- Qu'un passage du Câble A sous les lignes hautes tension, à une distance de plus de 5 mètres a été retenu, conformément aux prescriptions de sécurité de RTE.

Effets du projet sur l'occupation des sols et biodiversité :

Concernant les **surfaces agricoles**, le projet va impacter 1,6 ha au total dont 0,5 ha qui seront remis en état à la fin du chantier, de même le projet impactera 3,43 ha de **zones boisées** constituées pour la plupart de friches et de bosquets dont 2,12 ha sur les emprises des stations Émile Zola, Émile Combes et sur les emprises des pylônes.
Une demande de défrichement sera déposée et le pétitionnaire assure que des reboisements de certains secteurs seront proposés à proximité du projet.

Concernant les effets du projet sur le milieu naturel, l'étude d'impact propose des mesures d'évitement et de réduction qui limitent l'impact du projet. L'étude mentionne également que les emprises de chantier pourront impacter certaines espèces :

• Emprise de 6 800 m2 au niveau de la station Temps Durables sur le secteur où le Crapaud calamite a été détecté (zone de dépôt/stockage de Limeil-Brévannes),

• Emprise de 2,8 ha au niveau de Temps Durables sur le cortège des milieux pionniers, à végétation lacunaire (abritant le papillon Oedipode turquoise), dans une zone impactée par des emprises travaux,

• Emprise chantier de 1,7 ha au niveau de Temps Durables sur un cortège de milieux humide, et aquatique (habitat de substitution Petit Gravelot).

L'étude d'impact indique que les impacts des travaux perdureront en phase exploitation. Une partie seulement du lieu sera remise en état à la fin du chantier. La nature exacte de l'impact et de la surface à compenser seront définies avec les services instructeurs au moment de l'instruction du dossier par le Conseil national de protection de la nature (CNPN).

Dans son avis, la MRAe note :

- Que le porteur de projet va déposer une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées,
- Qu'à propos des habitats et de la flore, le projet a prévu des mesures d'évitement et de réduction des impacts résiduels avec une évaluation d'impact résiduel faible. Concernant les amphibiens, les mesures d'évitement et de réduction engendreront un impact résiduel moyen.
- Qu'en ce qui concerne les oiseaux, le projet de transport par câble est de nature à augmenter, en phase exploitation, la mortalité des oiseaux principalement du fait du risque de collision en vol. Les grands oiseaux seront les principales victimes potentielles de ces collisions. Ainsi, l'étude d'impact admet que les oiseaux nichant à proximité du projet, notamment les espèces déterminantes des ZNIEFF alentour, seront susceptibles d'entrer en collision avec les câbles de l'infrastructure.

Des mesures de réductions sont proposées qui permettront de réduire l'impact résiduel avec un impact résiduel modéré. Le porteur de projet évoque la nécessité de reboiser à hauteur du double de la surface impactée, soit 6,9 ha.

L'étude d'impact propose des sites de compensation pour la préservation du Crapaud calamite (Epidalea calamita), du Petit Gravelot (Charadrius dubius), des oiseaux des espaces ouverts (Chardonneret élégant - Carduelis carduelis - et Verdier d'Europe - Chloris chloris) ainsi que pour l'Oedipode turquoise (Oedipoda caerulescens - orthoptère protégé en Ile-de-France). Ces sites de compensation comporteront des milieux pionniers, à végétation éparse contenant des zones où l'eau est susceptible de stagner pour permettre la reproduction.

Cependant, dans son avis, la MRAe recommande de préciser les zones humides devant être créées pour compenser les atteintes aux milieux accueillant des espèces menacées par le projet (Crapaud calamite, Petit gravelot, Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Œdipe turquoise...)

3. Déroulement de l'enquête

3.1. Désignation de la commission d'enquête

Cette enquête publique a été organisée et prescrite par l'arrêté préfectoral n° 2019/644 du 01 mars 2019 après la désignation d'une commission d'enquête par décision n° E18000137/77 du 08 janvier 2019 du tribunal administratif de Melun. L'enquête publique s'est déroulée du lundi 25 mars 2019 au samedi 11 mai 2019 inclus, soit durant quarante-huit jours consécutifs.

Pour diligenter cette enquête publique, il a été désigné une commission d'enquête composée de trois personnes :

- un président, monsieur Michel CERISIER,
- deux membres, messieurs Henri LADRUZE et Pierre ROCHE.

3.2. Réunions et visite des lieux.

3.2.1 - Réunion de préparation :

Une première réunion de préparation de l'enquête publique, avec la préfecture du Val-de-Marne et avec le maître d'ouvrage "Ile-de-France-Mobilités", a eu lieu le 7 février 2019 au siège d'Ile-de-France Mobilités, 48/50 rue de la Victoire Paris 75009.

Étaient notamment présents à cette réunion les trois membres de la commission d'enquête et :

- pour la préfecture du Val-de-Marne :
  - M. Christophe Legouix, chef de bureau de l'environnement,
  - Mme Séphora Khayat, bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique.
- pour Ile-de-France Mobilités :
  - M. Christophe Surowiec, chargé de projets,
  - M. Éric Mauperon, chef du département direction des infrastructures,
  - Mme Séverine Dumont, chargée de mission, pôle information et concertation,
  - Mme Artis, direction des infrastructures.

"Ile-de-France Mobilités" a tout d'abord procédé à une présentation générale très complète du projet à l'aide d'un diaporama, lequel a été complété par le visionnage d'un film présentant le trajet et l'équipement du futur Câble A-Téléval. Ces présentations ont donné lieu à de nombreux échanges entre les participants à cette réunion.

- D'importantes infrastructures rendent la liaison difficile : voies du triage de Valenton, ligne TGV Lyon Paris, RN 406, lignes à haute tension.

- Le projet de coulée verte Téléval reliant Créteil à Santeny (20 km) sera utilisée pour une partie du survol.

- Divers moyens de transport par câbles existent dans le monde : monocâble pour grosses cabines (portée de 3 km entre stations, 2 stations), bi-câble (portée de 1 500 m entre pylônes, plusieurs stations possible), 3 câbles (portée de 500 m entre pylônes, 4 500 personnes/heure, 27 km/h).

- Le projet envisagé ici est de type monocâble porteur/tracteur. Les cabines de 8/10 places pourront transporter 3 200 personnes /heure à 22 km/h (17 mn de Créteil à Villeneuve-Saint-Georges). La portée entre pylônes est d'environ 150 m et leur hauteur se situera entre 25 et 40 m. Sa capacité de transport est équivalente à celle d'un tramway. Le trajet sera de 4,5 km et comportera 5 stations. Son coût est estimé à 132 millions d'euros

- A Créteil, 3 sites ont été étudiés pour l'implantation de la station : près du stade, au-dessus les voies du RER et au-dessus de la RD 1 ; cette dernière a été retenue.

Concertation développée depuis septembre 2016 avec notamment 5 rencontres de proximité (Villeneuve-Saint-Georges Bois-Matar, Créteil Pointe du Lac, marché de Valenton, Émile Zola et Temps Durables à Limeil-Brévannes).

- 2 réunions publiques à Limeil-Brévannes (13/10/16) et à Villeneuve-Saint-Georges (20/10/16)

S'en est suivie l'organisation de l'enquête :

- L'éventualité de l'organisation d'une réunion d'information à Créteil avant le début de l'enquête publique n'a pas été retenue.
- Les modalités et les dates de l'enquête et les dates, horaires et lieux des permanences ont été définis.

3.2.2 - Visite des lieux :

Le lundi 18 février, les représentants d'Ile-de-France Mobilités ont accompagné les commissaires enquêteurs pour une reconnaissance complète du tracé de la ligne.

Les commissaires enquêteurs ont ainsi pu visualiser tous les emplacements sensibles ou importants de la ligne : emplacements et voisinages des stations, passages proches des habitations, proximités des voiries routières et ferrées, lignes THT…. et ont pu obtenir de la part des représentants d'Ile-de-France Mobilités les plus larges explications sur les difficultés propres à chaque site.

3.2.3 - Réunions de la commission avant l'enquête :

Avant le début de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête ont rencontré les responsables des collectivités locales suivantes :

<u>- A la mairie de Créteil le 20 février 2019, monsieur Cathala, maire, qui exprime les considérations suivantes :</u>

- la durée de l'enquête publique est trop courte,
- la ville de Créteil a été défavorisée lors de la concertation, aucune réunion publique n'ayant été organisée sur son territoire,
- les problèmes induits par la proximité des immeubles des Sarrazins, par l'enclavement de ce quartier et par la mise en sens unique du chemin des Bassins,
- le problème du passage sous les lignes Très Haute Tension : quel accès pour les secours, en cas de panne, vers les cabines arrêtées au-dessous ?
- un recours de la ville est prévisible.

Il suggère de déplacer la station de la Pointe du Lac vers l'ouest pour l'éloigner de l'immeuble des Sarrazins ou rejoindre la gare RER D de Créteil-Pompadour plus proche de Paris que Créteil.

<u>- A la mairie de Valenton, le 20 février 2019, monsieur Ratter, adjoint au maire, qui exprime les considérations suivantes :</u>

- La commune a adhéré au projet de téléphérique dès 2008 et regrette une attente trop importante qui a démobilisé une partie de la population. Elle est favorable sans réserve à ce projet.
- Les habitants de la commune ont un grand besoin de solidarité pour les transports, actuellement difficiles.
- L'emplacement de la station Émile Zola, sur le territoire communal drainera une population importante ainsi que les usagers handicapés du centre de rééducation et d'appareillage proche (Institut Robert Merle d'Aubigné).
- La commune souhaite que la mise en compatibilité du PLU laisse apparaître la superposition des deux zones : coulée verte « Tégéval », d'une part et emprise du téléphérique, d'autre part.

<u>- A la mairie de Limeil-Brévannes, le 01 mars 2019, monsieur Dalex, adjoint au maire, qui exprime les considérations suivantes :</u>

- Le réseau viaire local est étroit et très fréquenté voire saturé ce qui rend le réseau de bus peu performant, la durée des trajets ne pouvant pas être tenue.
- Une ligne de transport collectif en site propre n'est pas possible.
- L'environnement se prête au téléphérique. Celui-ci est une nécessité et très attendu par la population pour rejoindre Créteil. Les Cristoliens pourront, pour leur part, rejoindre les zones vertes du secteur (Téléval, …).

- Des logements de la ville sont impactés par la proximité du projet au même titre que les habitants de Créteil. Ces habitants sont néanmoins favorables au projet.
- Le PLU, révisé récemment, est déjà compatible avec l'emprise du projet.
- L'enquête parcellaire est sans problème, semble-t-il.

- A la mairie de Villeneuve-Saint-Georges, le 22 février 2019, madame Altmann, maire, qui exprime les considérations suivantes :

- La commune est favorable, sans réserve, au projet qui est économique, écologique et rapide. C'est un atout majeur pour désenclaver le quartier de Bois-Matar (sur le plateau) qui est très dépendant des bus impactés par les difficultés de circulation. Il y a une grande attente de la population pour une réalisation rapide du projet.
- Pour les Villeneuvois, Créteil est un pôle important pour l'université, la préfecture, les hôpitaux, le centre commercial régional, …
- Le plateau compte 6 000 habitants environ (8 000 dans le futur). La future ZAC Pologne devrait recevoir 400 à 500 logements. Le centre de formation des sapeurs-pompiers de Paris devrait recevoir de nombreux stagiaires, utilisateurs potentiels du téléphérique. Deux résidences étudiantes se situent sur le plateau.
- La situation de la station Bois-Matar est pertinente. Dans ce quartier, classé nouveau programme de renouvellement urbain, la future centralité, en projet, se situera à cet endroit, avec mairie annexe, école, commerces, …
- L'espace agricole sera très peu impacté : une bande non exploitée actuellement, le long de la route. La commune n'a pas obligation de compenser l'utilisation de ce terrain - Le conseil municipal a voté un avis favorable pour la modification du PLU.
- Le foncier impacté est détenu par des institutionnels. Aucun particulier n'est concerné.

- Au Conseil départemental du Val-de-Marne, le 09 avril 2019, monsieur Favier, président, et monsieur Garzon, vice-président, qui expriment les considérations suivantes :

Rappel d'un historique du projet de Câble A :

- Projet à l'initiative du maire de Limeil-Brévannes rejoint par les élus du secteur et ceux du Conseil départemental.
- En 2008 la station était envisagée à l'emplacement de l'immeuble Efidis des Sarrazins sud.
- En 2009 emplacement au-dessus des voies du métro. Seul le département soutenait cette solution (abandonnée car, lors de la concertation, elle n'a pas obtenu la majorité et la RATP estimait à 30 mois l'interruption d'exploitation du métro).
- En 2010, le projet est déclaré d'intérêt communautaire.
- En 2012, il est inscrit au SDRIF.
- En 2015 Créteil a refusé toute option qui oblitèrerait la possibilité d'utiliser des terrains valorisables.
- En 2016, tout plaide pour une station au-dessus de la RD1. L'association des Sarrazins y était favorable, à l'époque, avant d'opter pour la solution sur le métro et un aménagement paysager.

- En 2018, le dossier prêt est retardé à la demande de la ville de Créteil et des habitants des Sarrazins pour des études complémentaires sur des tracés alternatifs.
- Dans le Val-de-Marne, problème des fractures urbaines très fortes.

- Transports collectifs routiers peu performants marqués, de plus, par l'origine du Val-de-Marne composé de l'ancienne Seine dont les transports sont toujours gérés par la RATP et de l'ancienne Seine-et-Oise où la RATP n'intervient pas.
- 75% des déplacements des habitants des communes de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ont lieu à l'intérieur du Val-de-Marne.
- Le rabattement vers le RER D est à éviter car cette ligne est saturée avec une augmentation de 3% de voyageurs par an. Un rabattement vers la ligne 8 du métro est donc à privilégier.
- Les terrains disponibles il y a 10 ans pour l'installation de la station Pointe du Lac ne le sont plus maintenant, restreignant les possibilités.
- L'association des Sarrazins a été consultée et a rencontré le Département le 2 juillet 2018.
- La mise en sens unique éventuelle du chemin des Bassins était la conséquence d'un aménagement paysager étudié à la demande des habitants des Sarrazins. Aucun aménagement ne se fera sans l'accord de la ville de Créteil.

3.2.4 - Réunions de la commission en cours d'enquête :

1) - Avec le maître d'ouvrage au siège d'Ile-de-France Mobilités à Paris le 15 avril 2019, représenté par :

- M. SUROWIEC, chargé de projet
- Mme DEBRIGNAT, Directrice prospective et études
- M. MAUPERON, chef du département direction des infrastructures
- Mme HANEN, Directrice Générale adjointe
- Mme GEMON, chargée de projet
- Mme DUMONT, chargée de mission, pôle information et concertation
- Mme DE LA FOREST, chargée de projet

Le maître d'ouvrage a présenté ses réponses aux questions posées par la commission d'enquête.

Les variantes étudiées :

- La ligne de bus J1 / J2 Villeneuve-Saint-Georges / Valenton / Limeil-Brévannes / Boissy-Saint-Léger (RER) a déjà été aménagée et n'a donc pas été étudiée.
- Pour la ligne de bus K de Villeneuve-Saint-Georges à Créteil, l'aménagement d'un site propre sur le secteur Limeil-Brévannes / Bois-Matar, est impossible.
- La construction d'un nouvel ouvrage d'art de franchissement de 930 m entre Créteil et Limeil-Brévannes Temps Durables, réservé au bus, nécessite un empiètement sur la Tégéval et présente un problème de sécurité pour les piétons et les cyclistes qui l'auraient emprunté.

- Le transport par câble

- Rabattement vers le RER A à Boissy éliminé car nécessitant trop de temps pour Paris.
- Rabattement vers Le RER D à Villeneuve éliminé à cause des nombreuses contraintes (territoire très étriqué et survol d'immeubles).
- Rabattement vers le RER D à Créteil Pompadour impossible car le survol de la station d'épuration de Valenton (Seveso) n'est pas autorisé.
- Parkings : Le problème des parkings et parkings sauvages probables a été évoqué. Aucun parking n'est prévu et le parking sauvage est un problème de police municipale.

- Les positionnements possibles de la gare de la Pointe du Lac : contraintes et bilan avantages/inconvénients des différentes solutions

- Station au-dessus des voies du métro : liaison difficile avec la station Pointe du Lac du métro.
- L'impact sur les installations de la ligne 8 du métro est de 18 à 22,5 millions d'euros, vol bas des cabines.
- Station au-dessus de la RD1 : correspondance rapide et sécurisée avec le métro, l'impact sur les installations de la ligne 8 du métro est de 4 à 7 millions d'euros, premier pylône près des « Sarrazins » mesurant 35 m et permettant d'élever les cabines au-dessus du niveau des toits, la conception des cabines, non encore arrêtée, pourrait permettre de limiter la vue
- Station située entre l'hôtel en construction et la maison du hand-ball : nécessité de franchissement de la voie du TCSP par les piétons (problème de sécurité), gabarit incendie impactant le centre de recherche Valéo, développement futur de Valeo compromis, déplacement de la station Temps Durables vers les bâtiments.
- Station près du stade Duvauchelle : nécessité de créer deux stations intermédiaires ce qui double le coût du tronçon.

- La capacité d'accueil des parkings à vélos

-Des consignes Véligo sécurisées (40 places) et des arceaux (40 places) sont prévus avec un espace réservé pour en doubler la capacité, si nécessaire. Pas de vélos en libre-service prévu : ceci est de la compétence des municipalités.

- La sécurité du passage sous les lignes THT

- Accord de RTE si la distance minimale de 5 m est respectée. Pas de risque électrique ni d'interférence électromagnétique. Il est possible d'installer un système d'attrape câble pour pallier à une rupture de ligne électrique.

- La surface des terres agricoles utilisées pour la station Bois-Matar

- La surface des terres agricoles prélevées a été réduite au maximum, soit 0,4 ha pour les installations du Câble A et 1,6 ha en phase travaux. Aucune compensation n'est envisagée.

- Les compensations éventuelles pour les personnes susceptibles de subir des nuisances importantes

- Il n'y a aucune réglementation spécifique aux téléphériques concernant les émissions de bruit. La réglementation concernant les bruits routiers a été appliquée impliquant des protections phoniques dans les logements impactés en cas de dépassement des seuils.

- Le plan de circulation prévu à Créteil/Pointe-du-Lac

- La mise en sens unique du chemin des Bassins est une proposition qui permettrait d'intégrer le Câble A et de masquer les vues du métro en réduisant la largeur de la voie Ce n'est pas une obligation pour la réalisation du projet. Sa mise en œuvre ne se ferait qu'avec l'accord des collectivités.

2) - Avec M. Garzon, vice-président, du Conseil départemental du Val-de-Marne, le 15 avril 2019 :

- Absence de liaison avec le RER D : celui-ci voit une croissance galopante de plus de 3% par an et se trouve saturé. L'objectif est donc de le délester en créant une alternative favorisant le métro ligne 8 et le Trans-Val-de-Marne.
- La liaison avec la gare de Villeneuve-Saint-Georges n'était pas possible compte tenu de la nécessité de survol d'habitations, de la présence d'immeubles à 4 étages près de la gare et d'une zone inondable.
- Le projet de téléphérique a un coût peu élevé par rapport à celui de l'infrastructure routière (55 millions d'euros pour un pont ferré sur la Seine et 80 millions d'euros pour un pont routier).

- Seuls 25% des populations locales vont vers Paris. L'enjeu est donc d'aller vers Créteil.
- Le centre de formation des pompiers représente 1 300 emplois permanents.
- L'étude Systra 2013 a rejeté les différentes alternatives de TCSP pour faisabilité non démontrée, gains de temps faibles ou inexistants, impacts au niveau de la station d'épuration de Valenton, …).
- **Le dossier d'enquête est insuffisant sur le problème de l'étude des variantes.**
  Un échange important a lieu entre les participants sur le sujet d'un emplacement alternatif de la gare Pointe du Lac entre l'hôtel en construction et la maison du Hand-ball, dit tracé "C". Rien n'établit sa non faisabilité de manière certaine.

3) - Avec les Directeurs de TRANSDEV et de la STRAV à Créteil, le 6 mai 2019 :

Présents :

- M. OUDOTTE , Directeur de TRANSDEV Ile-de-France Sud
- M. LEPERCK, Directeur de la STRAV
  - Les voies dédiées aux bus sont peu nombreuses et les transports sont soumis aux conditions de circulation. Les voiries sont inadaptées ce qui augmente les temps de trajet.
  - Certaines lignes n'ont pas été revues depuis 4/5 ans alors que la croissance démographique du secteur est importante (+ 30% de population en 5 ans à Limeil-Brévannes). L'offre est de plus en plus importante le samedi et le dimanche.
  - En 2008, une étude sur le téléphérique avait déjà été diligentée par la STRAV.
  - Ces sociétés sont favorables à la solution du téléphérique qui est de nature à désengorger le territoire. A son arrivée, les lignes seront revues (étude avec Ile-de-France Mobilités 2 ans avant la fin des travaux. Des mini-gares routières peuvent être envisagées près des stations pour servir de tête de ligne, si nécessaire.
  - Le RER D est saturé et le Téléval pourrait absorber une partie de la population du Val d'Yerres.
  - La ligne J, destinée au rabattement vers le RER, transporte entre 5 et 7 millions de passagers (5ème ligne d'Ile-de France) ; elle sera restructurée.
  - La ligne K (2 millions de voyageurs) pourrait disparaître.

3.2.5 - Réunions de travail de la commission d'enquête :

La commission d'enquête s'est réunie à des fins de coordination à 11 reprises :

- le 7 février 2019 après la réunion d'échanges avec la maîtrise d'ouvrage,
- le 20 février 2019 pour définir la répartition, entre les membres de la commission d'enquête, du dépouillement des observations recueillies dans les registres d'enquête,
- le 6 mai 2019 pour la finalisation des grilles de dépouillement, par commune et par thème, des observations du public,
- le 15 mai 2019 pour analyser et compléter la rédaction des thèmes,
- le 17 mai 2015 pour finaliser la rédaction des thèmes,
- le 28 mai 2019 pour :
  * finaliser le procès-verbal des observations du public à transmettre au maître d'ouvrage,
  * amorcer l'analyse bilancielle des éléments favorables/défavorables,
- le 14 juin 2019 pour la relecture du rapport, partiel, de présentation,
- le 27 juin 2019 pour le traitement des observations,

- le 01 juillet 2019 pour le traitement des observations et la rédaction des conclusions.
- le 02 juillet 2019 pour la rédaction des conclusions.

Selon l'importance de l'ordre du jour, ces réunions de travail de la commission d'enquête (qui se sont tenues principalement à la Préfecture de Créteil) ont eu une durée variable allant de 01 h à 08 h15.

3.3. Les modalités de l'enquête

La réunion du 7 février 2019 et les contacts avec la préfecture les jours suivants, ont permis d'arrêter les dispositions subséquentes :

3.3.1 - Enquête

Durée de l'enquête : pendant 48 jours consécutifs du lundi 25 mars au samedi 11 mai 2019 inclus, le siège de l'enquête publique étant fixé à la Préfecture du Val-de-Marne (21/29 avenue du général de Gaulle 94 000 Créteil).

3.3.2. Mise à disposition des dossiers

Pendant la durée de l'enquête, le public a pu consulter les dossiers d'enquête :

- Sur internet
- en ligne sur le portail internet des services de l'État dans le Val-de-Marne (http://www. val-de-marne. gouv. fr/publications/AOEP-avis-d-ouverture-d-enquetes-publiques)
- sur le site internet d'Île-de-France - Mobilités (http://www.cable-a-televal.fr/),
- à l'adresse internet suivante : http://projets-environnement.gouv.fr
- Sur poste informatique
- à la préfecture du Val-de-Marne, sur un poste informatique.
- dans les mairies de Créteil, Valenton, Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges sur une tablette installée par Publilégal.

3.3.3. Registres d'enquête

Des registres d'enquête à feuillets non mobiles ont été déposés dans les mairies de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et en Préfecture du Val-de-Marne. Ils ont été cotés et paraphés :

- pour l'enquête DUP valant mise en compatibilité des PLU, par le président ou un membre de la commission d'enquête (article R. 123-13 du code de l'environnement) ;
- pour l'enquête parcellaire, par le maire de la commune concernée (article R.131-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique) ;

3.3.4. Observations du public

Pendant la durée de l'enquête, le public a pu formuler ses observations sur l'opération :

- en les consignant sur les registres d'enquête mis à disposition dans les mairies concernées et à la préfecture du Val-de-Marne ou lors des permanences de la commission d'enquête ;
- en les adressant par écrit à la préfecture du Val-de-Marne, à l'attention du Président de la commission d'enquête (21/29 avenue du Général de Gaulle 94000 Créteil - direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial - bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique) pour être annexés au registre d'enquête ; il en est de même pour les éventuelles observations présentées par la Chambre d'agriculture, la Chambre de commerce et d'industrie territoriale et la Chambre de métiers et de l'artisanat de la région ;
- en les adressant sur la boite fonctionnelle de la préfecture du Val-de-Marne (pref-environnement@val-de-marne.gouv.fr)

- en les adressant sur le registre électronique ouvert par la société Publilégal (http://www.val-de-marne.gouv.fr/publications/AOEP-avis-d-ouverture-d-enquetes-publiques).

3.4. Les permanences

Communes	Permanence 1	Permanence 2	Permanence 3	Permanence 4
Créteil	Hôtel de ville rez-de-chaussée 1 Place Salvador Allende 94010 Créteil **Lundi 25 mars 2019** **De 14h00 à 17h00**	Hôtel de ville rez-de-chaussée 1 Place Salvador Allende 94010 Créteil **Vendredi 12 avril 2019** **de 14h00 à 17h00**	Hôtel de ville rez-de-chaussée 1 Place Salvador Allende 94010 Créteil **Samedi 27 avril 2019** **De 09h00 à 12h00**	Hôtel de ville rez-de-chaussée 1 Place Salvador Allende 94010 Créteil **Samedi 11 mai 2019** **De 09h00 à 12h00**
Limeil-Brévannes	Hôtel de Ville Salle des commissions 2, place Charles-de-Gaulle 94450 Limeil-Brévannes **Jeudi 28 mars 2019** **De 14h00 à 17h00**	Hôtel de Ville Salle des commissions 2, place Charles-de-Gaulle 94450 Limeil-Brévannes **Samedi 13 avril 2019** **De 09h00 à 12h00**	Hôtel de Ville Salle des commissions 2, place Charles-de-Gaulle 94450 Limeil-Brévannes **Mercredi 17 avril 2019** **De 14h00 à 17h00**	Hôtel de Ville Salle des commissions 2, place Charles-de-Gaulle 94450 Limeil-Brévannes **Vendredi 10 mai 2019** **De 14h00 à 17h00**
Valenton	Service urbanisme 1, chemin de la ferme de l'Hôpital 94460 Valenton **Mardi 26 mars 2019** **De 14h00 à 17h00**	Mairie B 48 rue du Colonel Fabien 94460 Valenton **Samedi 6 avril 2019** **De 09h00 à 12h00**	Service urbanisme 1, chemin de la ferme de l'Hôpital 94460 Valenton **Vendredi 19 avril 2019** **De 14h00 à 17h00**	Service urbanisme 1, chemin de la ferme de l'Hôpital 94460 Valenton **Jeudi 9 mai 2019** **De 14h00 à 17h00**
Villeneuve-Saint-Georges	Hôtel de Ville Place Pierre Semard 94190 Villeneuve-Saint-Georges **Samedi 30 mars 2019** **De 9h00 à 12h00** Consultation du dossier et du registre à l'Hôtel de Ville	Pôle Ville Citoyenne 22, rue de Balzac 94190 Villeneuve-Saint-Georges **Mercredi 10 avril 2019** **De 14h00 à 17h00**	Pôle Ville Citoyenne 22, rue de Balzac 94190 Villeneuve-Saint-Georges **Mardi 16 avril 2019** **De 14h00 à 17h00**	Pôle Ville Citoyenne 22, rue de Balzac 94190 Villeneuve-Saint-Georges **Vendredi 10 mai 2019** **De 9h00 à 12h00**

Dates et lieux des seize permanences de la commission d'enquête

3.5. Publicité de l'enquête

Un avis portant à la connaissance du public les modalités de l'enquête a été publié par les soins de la préfecture dans deux journaux :

- Le Parisien:

- jeudi 7 mars 2019
- mardi 26 mars 2019

- Les Echos :

- jeudi 7 mars 2019
- mardi 26 mars 2019

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et durant toute la durée de celle-ci un avis a été publié par voie d'affiches (format A2) sur le territoire des communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges. D'autres procédés d'information ont été utilement mis en œuvre, tels que le site internet des villes, les revues municipales, les panneaux d'information électroniques à messages variables.

3.6. Accès au dossier et aux registres

Les permanences ont été l'occasion pour les commissaires enquêteurs de vérifier les conditions pratiques de consultation des dossiers par le public ; les registres restant sous le contrôle des services d'accueil.

3.7 Clôture de l'enquête

- Les registres d'enquête déposés dans les quatre mairies et à la préfecture ont été récupérés et clos par le président de la commission d'enquête :
  - le samedi 11 mai 2019 à 13h30 pour le registre DUP de Créteil,
  - le mercredi 15 mai pour les quatre registres DUP de la Préfecture et pour les deux registres, DUP et parcellaire, de la commune de Valenton,
  - le mercredi 22 mai pour les deux registres, DUP et parcellaire, de la commune de Villeneuve-Saint-Georges,
  - le jeudi 23 mai pour le registre parcellaire de la commune de Créteil,
  - le vendredi 24 mai pour les deux registres DUP et le registre parcellaire de la commune de Limeil-Brévannes.

<u>La clôture de l'enquête a été suivie :</u>

- d'une rencontre en préfecture du Val-de-Marne, avec M. Christophe Legouix, le 15 mai, qui a remis à la commission d'enquête les quatre registres d'enquête de la préfecture.
- d'une réunion avec "Ile-de-France Mobilités" afin de remettre par écrit et sous format numérique, et de commenter oralement le procès-verbal de synthèse des observations au maître d'ouvrage le mardi 04 juin 2019.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage a été remis à la commission d'enquête le 28 juin 2019.

3.8. Le déroulement des permanences et la participation du public

Les seize permanences se sont déroulées dans les différentes communes, conformément aux dates et dispositions prévues par l'arrêté préfectoral.

La fréquentation des permanences a été la suivante :

> 1° Permanence du lundi 25 mars 2019 à la mairie de Créteil.

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, P. Roche, H. Ladruze.

Six personnes se sont présentées lors de cette permanence :

Mme Edwige CHARBIT de Limeil-Brévannes et M. Jean-Yves MOORS de Villeneuve-Saint-Georges représentant le collectif « Vite le Téléval ». Ils ont expliqué que leur territoire, actuellement en grand développement, doit être désenclavé en urgence et que le projet de liaison par câble est le plus pertinent.

Mme Fanny LANG-MICHEL, collaboratrice du groupe communiste républicain et citoyen de la ville de Créteil a déposé une observation qui a été annexée au registre d'enquête.

M. Florian CHAVALLOY, journaliste, est venu consulter le dossier d'enquête en vue de la réalisation d'un reportage sur le projet Téléval Câble A.

M. Gérard LANDON et une personne non identifiée sont venus consulter le dossier d'enquête publique.

> 2° Permanence du mercredi 26 mars 2019 à la mairie de Valenton.

Commissaires enquêteur présents : M. Cerisier, H. Ladruze.

Trois personnes se sont présentées lors de cette permanence ;

Mme Manuela BLANCO, M. Francis BUCHERON et M. Serge GIMENEZ, tous trois de Valenton. Ils ont consulté le dossier et se sont entretenus avec la commission d'enquête précisant être tout à fait favorables au projet du Câble A qui est de nature à réduire notablement les temps de déplacement et à inciter à ne pas utiliser la voiture.

> 3° Permanence du jeudi 28 mars 2019 à la mairie de Limeil-Brévannes.

Commissaires enquêteurs présents : P. Roche, H. Ladruze.

La commission d'enquête a rencontré Madame LECOUFLE, Maire de la commune qui a indiqué qu'un document concernant l'enquête publique en cours serait distribué dans les boîtes aux lettres avec le nouveau numéro de la revue municipale et Mme SORBA, adjointe au maire chargée de l'urbanisme.

Sept personnes se sont présentées lors de cette permanence :

M. BAILLON, M. PETER, président de l'association de défense des riverains pour l'environnement de la rue Albert Gary (ADRERG) et M. DI-GIACOMO, tous trois partisans du projet.

Mme GRIESMANN-LAPORTE souhaiterait un déplacement de la gare Emile Zola vers le haut de l'impasse de Paris pour qu'elle soit plus éloignée de son domicile.

M. ANDRE souhaiterait un agrandissement du parking du RER A à Boissy-Saint-Léger.

M. BRIAND souhaiterait la présence de parkings près des stations.

Mme COURTIN et sa fille espèrent une construction rapide du téléphérique, particulièrement pour les jeunes devant se rendre à Créteil ou à Paris pour leurs études.

> 4° Permanence du samedi 30 mars 2019 à la mairie deVilleneuve-Saint-Georges.

Commissaire enquêteur présent : M. Cerisier, P. Roche, H. Ladruze

Six personnes se sont présentées lors de cette permanence :

M. HUOT a apporté de très nombreuses informations sur des sujets très divers mais n'entrant pas dans le cadre de l'enquête publique. Il a évoqué la proximité et le danger potentiel de « La Martiniquaise », installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) classée Seveso seuil bas.

Mme DHAVSSY, Mme POMMIER et M. ARFEUIL, de Villeneuve-Saint-Georges, ont indiqué être favorables au projet.

M. WANIN de Cergy-Pontoise s'est renseigné sur le dossier.

Une personne s'est présentée mais est repartie immédiatement.

> 5° Permanence du samedi 6 avril 2019 à la mairie de Valenton.

Commissaire enquêteur présent : M. Cerisier, P. Roche, H. Ladruze

Cinq personnes se sont présentées lors de cette permanence :

M. et Mme POULICET de Valenton, favorables au projet. Entretien avec la commission.

M. MOUSTIN qui souhaitait voir le tracé du Câble A et se rendre compte si le centre pénitentiaire en projet à Limeil-Brévannes était réalisable dessous. Il est favorable au projet.

Mme GOSSIN, présidente de l'association des Sarrazins sud à Créteil et M. CHEVALIER ont déposé un courrier demandant à la commission d'intervenir auprès d'Ile-de-France Mobilités pour avoir communication d'une étude de faisabilité réalisée par SYSTRA-MDP en 2013 et non obtenue jusqu'à présent.

> 6° Permanence du samedi 10 avril 2019 Villeneuve-Saint-Georges.

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, H. Ladruze.

Trois personnes se sont présentées lors de cette permanence :

M. PARIYSKI, journaliste de la ville de Villeneuve-Saint-Georges venu se renseigner sur le déroulement de l'enquête.

M. et Mme LE MARCHAND favorables au projet.

> 7° Permanence du 12 avril 2019 à Créteil.

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, P. Roche, H. Ladruze.

Huit personnes se sont présentées lors de cette permanence :

Mme PLOQUIN de Créteil et Mme HENRI, de Limeil-Brévannes et travaillant à Créteil, favorables au projet.

Mme BONFILL venue se renseigner.

M. et Mme SERBOUH, habitants du quartier des Sarrazins, M. et Mme BEAU, propriétaires d'un logement dans le quartier des Sarrazins se sont prononcés contre le projet.

M. GEORGES, chargé du projet au Département est venu se renseigner sur le déroulement de l'enquête.

> 8° Permanence du 13 avril 2019 à Limeil-Brévannes.

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, P. Roche - H. Ladruze

L'affluence a été très importante. De très nombreuses personnes ne se sont pas identifiées.

Parmi les personnes qui se sont identifiées lors de cette permanence :

Mme LAMARCHE (rue Clémenceau) et M. LEBRAY sont venus se renseigner.

M. PAULO (secteur des Temps Durables), M. et Mme BRAHMI (secteur des Temps Durables), M. EMBOUAZZA (secteur des Temps Durables), Mme BENIGNI (secteur Emile Zola), M. DUPUY (secteur des Emile Combes), M. et Mme HERRMANN (avenue de Mesly), M. CAILLATTE (rue du Vieux Louvre), M. et Mme SEVIN (rue Prugnot), M. GERBAULT (rue Prugnot), M. MASLONKA (avenue du 8 mai 1945), M. et Mme PREVOST (quartier Anatole France), Mme CHADEBECH (quartier Wilson), M. GUERIN, Mme DIEUDONNE, Mme VIERSOU, M. et Mme DUMONT, Mme MARTINAT, M. VIGUIER, M. ALBERT, M. CAILLAUD, Mme LEGER, M. COILLARD, Mme DIGIACOMO, M. CAILLARD, Mme FLOCH et M. GONCALVES.

M. CETINKAYA (Association franco-turque).

Association de quartier « Cœur Limeil » (quartier Pasteur-Saint Martin) et Association des Paralysés de France (section Limeil) (Observation signée par sept personnes).

Association de quartier « Les Temps Durables » (Observation signée par quinze personnes).

Collectif « Vite le Téléval » (nombre de personnes très important, non comptabilisé).

Toutes ces personnes et associations ont indiqué être favorables au projet.

> 9° Permanence du 16 avril 2019 à Villeneuve-Saint-Georges

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, H. Ladruze.

Huit personnes se sont présentées lors de cette permanence :

M. BOCHER et M. ALVES de l'association « Au fil de l'Yerres » de Villeneuve-Saint-Georges. Echanges avec la commission.

M. GAUDIN, conseiller municipal a explicité les raisons pour lesquelles il est contre le projet.

Mme LOSE de Crosne est venue se renseigner.

M. HUOT a expliqué ses regrets que les transports ne soient pas considérés dans leur globalité.

M. MASSET est favorable au projet.

Deux personnes qui ont échangé avec la commission ne se sont pas identifiées

> 10° Permanence du 17 avril 2019 à Limeil-Brévannes.

Commissaires enquêteurs présents : P. Roche, H. Ladruze.

Treize personnes se sont présentées lors de cette permanence :

M. et Mme BACQUEY, Mme CHANDELIER, Mme BOYER, Mme BIDAULT, M. SMAIL, M. DABLEAU, M. CHIGNAGUET, M. BOURDINET, Mme PICHOT et Mme MOUSSET. Ces personnes recherchaient différents renseignements tels que la situation du projet par rapport à leur logement, la suppression d'arbres près de la station Emile Combes, le stationnement, le calendrier des travaux.

Mmes DEHU et GRIESEMANN-LAPORTE, représentant le collectif de l'immeuble Cité Grégory (situé près de la station Emile Zola) ont déposé des observations signées par 24 personnes.

> 11° Permanence du 19 avril 2019 à Valenton.

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, P. Roche, H. Ladruze.

Quatre personnes, membres de l'association des Sarrazins sud à Créteil, se sont présentées lors de cette permanence : Mme GOSSIN, présidente, M. BEAU, secrétaire, Mme CORMERY, trésorière et M. CHEVALIER.

L'association a indiqué son opposition au projet de téléphérique et a développé ses arguments. Une contribution sous forme d'un mémoire de 49 pages + annexes, a été déposée dans le registre d'enquête.

> 12° Permanence du 27 avril 2019 à Créteil.

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, P. Roche, H. Ladruze.

Trois personnes se sont présentées lors de cette permanence :

M.SZONYI, Directeur général de l'urbanisme et du développement urbain à la mairie de Créteil, nous a remis un courrier et une observation du maire de la ville. Il nous a expliqué les regrets de la municipalité devant l'absence d'étude de faisabilité des solutions alternatives à la station de la station Pointe du Lac qui impacte de manière importante les habitants des immeubles des Sarrazins. Une solution, en particulier aurait mérité une telle étude : le trajet C situé entre les hôtels / Centre Valéo et la maison du Hand-ball à une hauteur suffisamment importante pour ne pas impacter Valéo.

M. et Mme CORMERY, représentant l'association des Sarrazins sud à Créteil, ont déposé un complément à la contribution déposée à Valenton. Ils estiment que la mise en sens unique définitive du chemin des Bassins est inévitable compte tenu de l'emprise du pylône qui y sera construit.

> 13° Permanence du 09 mai 2019 à Valenton.

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, P. Roche

Personne ne s'est présenté lors de cette permanence.

> 14° Permanence du 10 mai 2019 à Villeneuve-Saint-Georges.

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, P. Roche.

L'accueil a été fait par Mme Gaëlle TECHER, responsable du service Projets urbains qui a remis la délibération du Conseil Municipal en date du 11 avril 2019 donnant un avis favorable au projet Câble A et la contribution des communes de Villeneuve-Saint-Georges, Valenton et de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Bièvre à l'enquête publique

Sept personnes se sont présentées lors de cette permanence :

M. GAUDIN et M. LECUYER de l'association « Agir pour Villeneuve ». Une observation complémentaire a été déposée concernant les aspects écologiques et sécuritaires du projet

Mme BANETTE, favorable au projet et M. HUOT qui a renouvelé ses regrets que les transports ne soient pas considérés dans leur globalité.

Mme VIVES, journaliste au quotidien « Le Parisien » a rencontré la Commission d'Enquête en vue de publier un article.

M. MALLEN et M. BARDOUX, de la société « La Martiniquaise », sont venus présenter la société, la nature des produits stockés dans la plateforme logistique du Bois Matar et les impacts négatifs que le Téléval pourrait avoir sur l'activité de ladite société.

> 15° Permanence du 10 mai 2019 à Limeil-Brévannes.

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, P. Roche.

La commission d'enquête a rencontré Madame le Maire de Limeil-Brévannes.

Dix personnes se sont présentées lors de cette permanence :

M. GRAVELLE, Président du Syndicat Mixte d'Etude et de Réalisation « La Tégéval », favorable au projet, a déposé une observation.

M. GARCIA-MAROTTA représentant la Croix Rouge Française a déposé une observation avec avis très favorable au projet sous réserve de la prise en compte des observations relatives à la réorganisation des itinéraires des autobus et à la requalification des rues Paul Valéry et Albert Garry.

M. TOURE a proposé trois solutions alternatives à l'emplacement prévu de la station Pointe du Lac.

Mme LIAMBO a remis une observation.

Mmes DEHU et GRIESEMANN-LAPORTE, représentant le collectif de l'immeuble Cité Grégory (situé près de la station Emile Zola) ont déposé un complément d'observation.

Mme LEMERLE, favorable au projet, demande si la ligne K sera maintenue jusqu'à Créteil après la mise en service du câble A.

Mme LAMARCHE, défavorable au projet, demande le développement de l'offre autobus plutôt que le Téléval.

Mme CADIOU Mme CHARLETON sont favorables au projet.

La municipalité de Limeil-Brévannes a remis 163 avis du public, signés nominativement, favorables au projet.

> 16° Permanence du 11 mai 2019 à la mairie de Créteil.

Commissaires enquêteurs présents : M. Cerisier, P. Roche.

La permanence a eu une durée de 4 h 15.

Dix personnes se sont présentées en plus des représentants du collectif « Vite le Téléval » qui ont déposé une contribution écrite signée par plus de 4000 personnes.

Le collectif « Vite le Téléval » était accompagné par une trentaine de personnes au minimum dont notamment Mmes les Maires de Villeneuve-Saint-Georges et de Valenton, M. le Député de la 3ème circonscription du Val de Marne (Orly, ..), … Ils ont eu un très long échange avec la commission d'enquête en faveur du câble A.

M. BEAL, Président du conseil syndical « Le Pastel » 127 logements à Limeil-Brévannes, M. AILI (Limeil) et M. MALZAE (Limeil) ont émis un avis favorable

Mr et Mme CORMERY, M et Mme YAN, M. CHEVALIER et Mme GLANARD ont émis un avis défavorable au projet.

Mlle DUPOND, étudiante en master 2 préparant un mémoire portant sur la « démocratie locale » est venue s'informer sur le déroulement d'une enquête publique.

La salle grande salle a permis la gestion simultanée des personnes favorables et opposées au projet.

3.9. L'appréciation du dossier soumis à l'enquête

Le dossier d'enquête est particulièrement volumineux, détaillé et argumenté. Il aborde le projet du téléphérique Câble A-Téléval dans toutes ses composantes, techniques, économiques, sociales et environnementales.

Les différentes parties du dossier sont bien documentées et clairement exposées, elles permettent au public une bonne appropriation et compréhension du projet à partir des éléments essentiels qu'elles présentent.

La commission a seulement relevé que certaines options alternatives, concernant le tracé et le positionnement des stations auraient pu être plus largement développées, notamment celles concernant le positionnement de la station de la Pointe du Lac à Créteil.

3.10. Bilan comptable de l'enquête publique :

- L'enquête publique s'est déroulée sans incident, dans une ambiance sereine, et conformément aux dispositions de l'arrêté de monsieur le préfet du Val-de-Marne.
- Les seize permanences en mairies de Créteil, Valenton, Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges, se sont déroulées aux dates, horaires et selon les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral.
- Les seize permanences de la commission d'enquête se sont déroulées dans des salles qui ont permis un très bon accueil du public.
- Les services des mairies ont apporté l'appui et le support logistique, permettant d'accueillir le public dans les meilleures conditions.
- Lors des permanences l'ensemble des documents était mis à la disposition du public sur une table principale dans les salles.
- Lors de chaque permanence, le public était accueilli dans les mairies par 2 ou 3 membres de la commission d'enquête.

> La participation du public a été importante :

- 940 observations ont été adressées sur le registre électronique et retenues,
- 134 observations ont été notifiées sur les registres papier dans les quatre mairies et sur les registres de la préfecture,
- 1 observation est arrivée hors délai,
- environ 4 587 personnes ont participé à des pétitions organisées par le collectif "Vive le Téléval" et la mairie de Limeil-Brévannes.

> Les contributions à ces pétitions ont été remises à la commission d'enquête par :

- le collectif "Vive le Téléval" le 11 mai 2019 lors de la permanence de Créteil pour environ 4 000 contributions,
- la mairie de Limeil-Brévannes lors de la permanence du 10 mai 2019 pour 163 contributions,
- la préfecture du Val de Marne le 15 mai 2019 pour 186 contributions,
- Publilégal, sur le registre électronique le 11 mai 2019 après-midi pour 238 contributions.

> Les observations émanant des communes de Valenton, Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges sont très majoritairement favorables au projet.

> Les observations émanant de la commune de Créteil sont très majoritairement défavorables au projet.

---

4. Examen des observations

4.1 Examen des observations des personnes publiques

4.1.1 - Observations de la MRAe :

L'avis délibéré en date du 17 octobre 2018 de la Mission Régionale d'Autorité environnementale d'Ile-de-France sur le projet de réalisation de la ligne Câble A Téléval (téléphérique) entre les communes de Créteil et de Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne) porte sur le projet de téléphérique reliant les communes de Créteil à Villeneuve-Saint- Georges en passant par les communes de Limeil-Brévannes et Valenton dans le Val-de-Marne porté par Ile-de-France Mobilités et qui vise à désenclaver ce territoire éloigné des réseaux de transports en commun par voie ferrée (RER, métro, tramway), fragmenté par de nombreuses coupures urbaines.

Il note que les principaux enjeux de ce projet sont liés à son insertion paysagère et urbaine. Que les thématiques correspondantes sont traitées dans l'état initial et portent sur le paysage, la biodiversité, les déplacements, les nuisances sonores, les risques technologiques et les risques naturels, la pollution des sols et l'eau. Que les volets portant sur le paysage, les déplacements et l'eau nécessitent toutefois des approfondissements. Les effets du projet et les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ses impacts sont traités pour l'ensemble des thématiques. Ils nécessitent toutefois eux aussi des approfondissements pour l'essentiel des thèmes abordés.

La MRAe recommande :

- que soient localisées et présentées les vues sur le futur tracé du téléphérique, tronçon par tronçon y compris sur le linéaire de la coulée verte,
- de présenter une meilleure caractérisation du bruit au niveau des immeubles proches du tracé.

Compte tenu du tissu très urbanisé que le téléphérique traverse, la MRAe recommande de justifier la prise en compte des nuisances sonores et visuelles dans les tracés retenus,

- de présenter davantage de coupes en plan, de coupes transversales et de vues détaillées depuis les façades des immeubles sur le téléphérique afin de compléter la perception des covisibilités sur l'ensemble du tracé,
- d'intégrer à l'étude d'impact des vues lointaines et proches sur le site avant-projet (comme mentionné pour l'état initial) et après projet,
- de justifier la compatibilité du projet avec celui de la coulée verte du Tégéval au regard des espèces protégées identifiées notamment sur la station Temps Durables,
- d'expliciter le choix des 4 variantes retenues et d'approfondir la comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine,
- de préciser les zones humides devant être créées pour compenser les atteintes aux milieux accueillant des espèces menacées par le projet,

Cet avis porte également sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des quatre communes, dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale commune telle que prévue à l'article L.122-14 du code de l'environnement.

- Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme consistent principalement à exonérer le projet de Câble A des règles inscrites dans les PLU portant sur le gabarit et l'apparence des constructions et dans certains cas à créer dans le plan de zonage un secteur « U câble » dont les règles permettent pour seuls usages du sol la mise en œuvre du projet de Câble A y compris les cinq stations.

Sur ce plan, la MRAe recommande :

- de présenter l'articulation avec les documents de rang supérieur, notamment avec le SDRIF, que soient localisées et présentées les vues sur le futur tracé du téléphérique, tronçon par tronçon y compris sur le linéaire de la coulée verte,
- de démontrer plus précisément en quoi les adaptations règlementaires sont nécessaires (dans leur contenu comme dans leur portée géographique),
- d'en déduire le cas échéant les adaptations à apporter aux orientations du PADD.
- de justifier l'emprise des zones « U Câble » prévues dans le projet de mise en compatibilité des PLU de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges au regard des prescriptions du SDRIF relatives à la consommation d'espaces non encore urbanisés.

4.1.2 - Observations des PPA :

Les personnes publiques associées (PPA) ont été réunies le 18 janvier 2019.

Étaient présents les représentants de :

- La direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie du Val-de-Marne.
- Le Conseil Départemental du Val-de-Marne.
- La Direction Régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France.
- La ville de Créteil.
- La ville de Valenton.
- La ville de Villeneuve-Saint-Georges.
- Grand Paris Sud-Est Avenir (GPSEA).
- Ile-de-France Mobilités.
- Ingérop (groupe d'ingénierie technique).

Une présentation du projet et de ses grandes étapes a été effectuée par le maître d'ouvrage.

Il a été procédé à l'examen conjoint du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

- La ville de Créteil a rappelé son opposition à l'implantation de la station Pointe du Lac compte tenu de la proximité avec les immeubles des Sarrazins.
- Les villes de Valenton et Villeneuve-Saint-Georges se sont montrées favorables au projet.
- Diverses observations techniques ont été exprimées permettant de faire évoluer le projet.

4.2 Analyse thématique des observations du public

Le nombre important d'observations à conduit la commission d'enquête à procéder à leur analyse selon les 10 thèmes principaux, et les 36 sous-thèmes ci-après :

Thème 1 : L'enquête publique.

- Sous-thème 1- Le dossier,
- Sous-thème 2 - L'information,
- Sous-thème 3 - La concertation,
- Sous-thème 4 - Le déroulement de l'enquête.

Thème 2 : Le tracé général de la ligne et ses problématiques.

- Sous-thème 1 - Alternatives au tracé de la ligne,
- Sous-thème 2 - Le positionnement des stations et des équipements.
- Sous-thème 3 - L'interconnexion avec les autres modes de transport en commun.

Thème 3 : Le voisinage du tracé.

- Sous-thème 1 - L'insertion urbaine et paysagère de l'infrastructure,
- Sous-thème 2 - La Tégéval,
- Sous-thème 3 - Les lignes THT
- Sous-thème 4 - Les routes, autoroute et liaisons douces.
- Sous-thème 5 - Les parcs de stationnements liés aux gares (autos, vélos, Vélib…).

Thème 4 : Les nuisances générées par la phase chantier.

- Sous-thème 1 - Les nuisances liées aux travaux (circulation automobile, sonores…)..

Thème 5 : Les nuisances générées en phase exploitation de la ligne.

- Sous-thème 1 - Les nuisances visuelles et de vis-à-vis, les habitats proches.
- Sous-thème 2 - Les nuisances sonores,
- Sous-thème 3 - Les atteintes à l'environnement,
- Sous-thème 4 - Les autres nuisances.

Thème 6 : Les conditions d'exploitation de la ligne.

- Sous-thème 1 - La sécurité,
- Sous-thème 2 - Les horaires, la fréquence des services et la tarification.
- Sous-thème 3 - Le budget et les coûts d'exploitation.
- Sous-thème 4 - Les aménagements suggérés.

Thème 7 : La justification du projet et les solutions alternatives.

- Sous-thème 1 - Les arguments favorables au projet.
- Sous-thème 2 - Les arguments défavorables au projet.
- Sous-thème 3 - Les propositions alternatives au Câble A.
- Sous-thème 4 - Les autres attentes et propositions des habitants.

Thème 8 : Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

- Sous-thème 1 -Commune de Créteil.
- Sous-thème 2 - Commune de Limeil-Brévannes.
- Sous-thème 3 - Commune de Valenton.
- Sous-thème 4 - Commune de Villeneuve-Saint-Georges,

Thème 9 : L'enquête parcellaire.

- Sous-thème 1 - Commune de Créteil.
- Sous-thème 2 - Commune de Limeil-Brévannes.
- Sous-thème 3 - Commune de Valenton.
- Sous-thème 4 - Commune de Villeneuve-Saint-Georges.

Thème 10: Autres problématiques et questions diverses.

- Sous-thème 1 - Effets sur la valeur du patrimoine,
- Sous-thème 2 - Coûts du projet,
- Sous-thème 3 - Divers.

4.3 Présentation statistique des observations du public :

Nombre d'observations sur le registre électronique	940	
Nombre d'observations sur les registres papier	134	
NOMBRE TOTAL D'OBSERVATIONS	1074	
Public identifié	919	85,6%
Particuliers	1040	96,8%
Associations et groupements	25	2,3%
Collectivités territoriales	9	0,9%
Pièces Jointes	17	1,6%
Avis favorables	809	75,3%
Critiques	58	5,4%
Avis défavorables	207	19,3%
Créteil	151	14,0%
Limeil-Brévannes	543	50,6%
Valenton	34	3,2%
Villeneuve-Saint-Georges	105	9,8%
Communes autres ou inconnues	241	22,4%
Thème 1 - L'enquête publique	18	1,8%
Thème 2 - Le tracé général de la ligne et ses problématiques	102	9,9%
Thème 3 - Le voisinage du tracé	63	6,1%
Thème 4 - Les nuisances générées en phase chantier	4	0,4%
Thème 5 - Les nuisances générées en phase d'exploitation	149	14,5%
Thème 6 - Les conditions d'exploitation de la ligne	57	5,5%
Thème 7 - La justification du projet et les solutions alternatives	540	52,4%
Thème 8 - Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme	4	0,4%
Thème 9 - L'enquête Parcellaire	1	0,1%
Thème 10 - Autres problématiques	92	8,9%
TOTAL DES THEMES RELEVES	1030	
Créteil favorables	30	19,9%
Créteil critiques	14	9,2%
Créteil défavorables	107	70,9%
Limeil-Brévannes favorables	516	95,0%
Limeil-Brévannes critiques	17	3,1%
Limeil-Brévannes défavorables	10	1,9%
Valenton favorables	30	88,3%
Valenton critiques	1	2,9%
Valenton défavorables	3	8,8%
Villeneuve-Saint-Georges favorables	81	77,2%
Villeneuve-Saint-Georges critiques	8	7,6%
Villeneuve-Saint-Georges défavorables	16	15,2%
Communes autres ou inconnues favorables	154	63,9%
Communes autres ou inconnues critiques	17	7,1%
Communes autres ou inconnues défavorables	70	29,0%

4.4 Analyse synthétique des observations du public :

Thème 1 : L'enquête publique.

Le thème 1 a recueilli **1,8 %** du total des observations.

Le maître d'ouvrage souligne que ce thème représente seulement 18 observations sur les 1030 recueillies par la Commission d'Enquête.

- Sous-thème 1.1 - Le dossier.

Observation n° 1 :

Sur le contexte ayant conduit à l'organisation de la présente enquête publique.

- La commune de Créteil s'est félicitée dès l'origine du projet dans toutes ses dimensions, cependant la commune a manifesté son opposition quant au tracé retenu pour la future station Pointe du Lac, eu égard à la grande proximité d'immeubles d'habitation du quartier Sarrazins Sud.

- La commune a demandé de réaliser une étude complète concernant la solution du tracé dénommé « Sarrazins ».

- Ile-de-France Mobilités a rejeté cette proposition au motif qu'une telle étude nécessiterait 8 à 10 mois de délai, devrait être financée par une enveloppe budgétaire supplémentaire, et au final, retarderait l'enquête publique prévue.

- La commune de Créteil a exprimé sa totale incompréhension quant à la décision prise lors du comité de suivi de ne pas accepter de mener une étude complète sur le tracé alternatif « Sarrazins » d'autant plus que le territoire GPSEA aurait participé financièrement. En dépit de la position du conseil municipal, le conseil d'administration d'Ile de France Mobilités a maintenu son projet de tracé aujourd'hui soumis à l'enquête publique.

- Sans contester la pertinence de ce projet en termes de déplacement et de mobilité, elle considère que le dossier d'enquête publique tel que constitué ne permet pas d'apprécier l'engagement à venir des financeurs.

Notamment observation : C8 mairie de Créteil,

> Questions de la C.E. : la C.E s'étonne qu'Ile de France Mobilités n'ait pas utilisé le temps dévolu aux études (2015-2019) pour mener toutes les études nécessaires à l'émergence d'un projet satisfaisant pour tous, afin de présenter au public un dossier mieux documenté sur les caractéristiques et sur le choix des différents tracés possibles.

Réponses du maître d'ouvrage :

Dès l'initialisation des premières études amonts en 2013 puis du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) fin 2014, Ile-de-France Mobilités a recherché et étudié plusieurs sites d'accueil des futures stations **en consultant l'ensemble des collectivités territoriales** (Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges, la Communauté d'Agglomération Plaine Centrale**), les financeurs** (Région Ile-de-France et Département du Val-de-Marne) **et les partenaires du projet** (SNCF, RFF, RATP, RTE, Smer la Tégéval, Agence des Espaces Verts, DIRIF, la DRIEE, La Martiniquaise, La Préfecture de Police de Paris, la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris,…) **afin de trouver un consensus général dans la définition du choix du tracé** et en tenant compte des caractéristiques techniques du système de transport et du territoire.

Cette démarche partenariale s'est traduite par la tenue de :

- Vingt-cinq réunions bilatérales entre Ile-de-France Mobilités et les acteurs concernés,

- Sept réunions sectorielles portant sur une station en particulier (exemple : réunion spécifique traitant de l'insertion à Pointe du Lac) ou sur une section du tracé (exemple : réunion spécifique traitant de l'interstation Temps Durables / Emile Combes) où se réunissaient l'ensemble des acteurs concernés (financeurs, communes, partenaires) ;

- Trois comités techniques réunissant l'ensemble des acteurs concernés de Pointe du Lac à Bois Matar ;

- Cinq rencontres bilatérales avec les quatre maires directement concernés par le Câble A afin de leur présenter les études et les impacts du tracé ;

- Des rencontres avec les acteurs locaux et associatifs ;

- Une commission de suivi réunissant les élus du territoire afin de valider les partis du projet.

Au cours des études du DOCP (2015-2016), Ile-de-France Mobilités a ainsi tenu **plus de 40 réunions avec les partenaires du projet.**

Ile-de-France Mobilités a réétudié le tracé et les implantations des stations qui avaient été définies depuis 2008 par la Commune de Limeil-Brévannes puis par le Département du Val-de-Marne.

Ces échanges ont notamment permis de trouver un consensus avec la Préfecture de Police, la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris et le SMER la Tégéval vis à vis des conditions de survol du centre de formation de la BSPP.

Par ailleurs, au regard des études déjà réalisées et des caractéristiques spécifiques de ce mode de transport innovant en milieu urbain, les études du DOCP ont été conduites avec un niveau d'étude approfondie (études préliminaires) c'est-à-dire analysant dès ce stade les problématiques d'implantations et d'interfaces (foncier, réseaux, environnement) afin de confirmer que l'insertion proposée était avérée.

Au cours des études du DOCP (2015-2016) et afin de prendre en compte les diverses contraintes du territoire et de ses acteurs, Ile-de-France Mobilités a ainsi étudié :

- Quatre configurations ou variantes d'implantation de la station Pointe du Lac;

(Variante 1 (au-dessus des voies du métro), variante 2 (au-dessus de la RD1), Variante Duvauchelle avec conception en RDC, Variante Duvauchelle avec conception en R+1)

- Deux configurations de la station Temps Durables ;

- Trois variantes d'implantation de la station Emile Zola ;

- Cinq tracés alternatifs sur la section Emile Combes Bois Matar.

A l'issue des études du DOCP, les collectivités, les financeurs et les partenaires du projet ont **donné un avis favorable concernant le choix de présenter à la concertation préalable, lors du Comité de Suivi du 6 juillet 2016** :

- Deux variantes d'implantation à la station Pointe du Lac (Créteil) :
  - au-dessus des voies de remisage ;
  - au-dessus de la RD 1.
- Les configurations de la station Temps Durables (Limeil-Brévannes) :
  - en élévation (R+1) ;
  - en Rez-de-chaussée ;
- Les variantes d'implantation de la station Emile Zola :
  - à proximité du carrefour Verdun/Péri/ruelle de Paris (Valenton) ;
  - du carrefour Ruelle de Paris / Zola (Limeil-Brévannnes).

Ces choix ont été validés par le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités au cours de la session du 13 juillet 2016 ainsi que les modalités de la concertation, qui ont également été validées par les communes.

A l'issue de la concertation préalable, telle que prévue réglementairement par le code de l'urbanisme et notamment les articles L300-2 et R300-1 anciennes dispositions devenus L.103-2 à L .103-6, qui s'est tenue du 26 septembre au 28 octobre 2016, Ile-de-France Mobilités a tenu :

- un comité technique afin de présenter les enseignements de la concertation (22 février 2017) ;
- une commission de suivi (2 mars 2017).

Sur les bases des enseignements de la concertation préalable, Ile-de-France Mobilités **en accord unanime** (voir compte-rendu du Comité de Suivi du 2 mars 2017) avec les collectivités territoriales, les financeurs, et les partenaires du projet a décidé de poursuivre les études :

- sur les deux variantes d'insertion du pôle d'échanges à Créteil Pointe du Lac ;
- selon une conception en rez-de-chaussée de la station Temps Durables ;
- sur la base de la variante à proximité de l'ex RD 229 de la station Emile Zola (au carrefour des rues Verdun / Péri / ruelle de Paris).

Le bilan de la concertation et ces orientations ont été validés par le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités au cours de la session du 22 mars 2017.

Sur la base des enseignements de la concertation préalable, les études du Schéma de principe se sont poursuivies à un niveau d'étude approfondie de type Avant-projet (AVP). Ce niveau d'études a pour but de préciser la conception générale en plan et en volume, d'affiner la dimension architecturale et urbaine du projet, de définir les dispositions techniques, de préciser le calendrier de réalisation et d'établir une estimation provisoire du coût prévisionnel des travaux.

Au cours des études du schéma de principe (2017-2018), Ile-de-France Mobilités a poursuivi la démarche partenariale initiée lors des études du DOCP en tenant :

- Trente-trois réunions bilatérales entre Ile-de-France Mobilités et les acteurs concernés ;
- Quatre réunions sectorielles portant sur une station en particulier ou une section du tracé où se réunissaient l'ensemble des acteurs concernés (financeurs, communes, partenaires)
- Trois rencontres bilatérales avec les maires de Créteil et de Limeil-Brévannes ;
- Un comité technique réunissant l'ensemble des acteurs concernés de Pointe du Lac à Bois Matar ;
- Une commission de suivi réunissant les élus du territoire afin de valider les partis du projet.

Au cours des études du Schéma de principe (2017-2018), Ile-de-France Mobilités a ainsi tenu plus de quarante réunions avec les partenaires du projet.

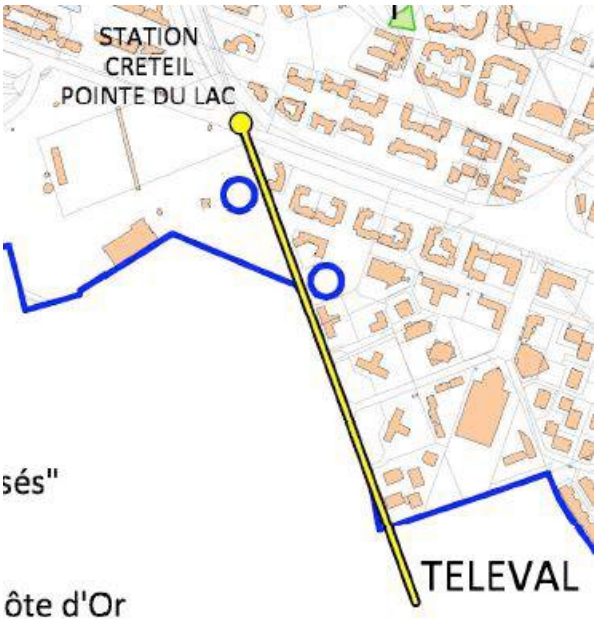
A l'issue de ces études et des études menées par la RATP pour Ile-de-France Mobilités, la variante 2 Pointe du Lac (au-dessus de la RD1) a été privilégiée par l'ensemble des partenaires.

Le 30 novembre 2017, les services de la Commune de Créteil ont sollicité Ile-de-France Mobilités afin d'étudier de nouveaux tracés alternatifs. Ces tracés alternatifs nécessitaient la réalisation de stations intermédiaires.

Après études (de niveaux préfaisabilité), l'intérêt et la faisabilité technique des variantes proposées par la Commune de Créteil n'ont pas été avérés.

Après plusieurs années d'études et malgré de nombreuses présentations du projet et de ces impacts, la Commune de Créteil a ainsi fait part de son opposition au tracé étudié dans le cadre des études du Schéma de principe au cours du 1er trimestre 2018.

Néanmoins, Ile-de-France Mobilités rappelle que le tracé du Câble A retenu au dossier d'enquête d'utilité publique s'inscrit pleinement dans le fuseau retenu au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Créteil et dans le fuseau dans lequel le Département du Val-de-Marne avait réalisé les études précédentes.



PLU de la Commune de Créteil – Projet d'Aménagement et de développement Durables (PADD)

Extrait du Schéma indicatif des orientations générales d'aménagement et de développement

Avec l'étude du tracé alternatif (tracé C), Ile-de-France Mobilités a étudié, depuis les études du DOCP, **sept configurations ou sites d'implantations de la station Pointe du Lac** à différents niveaux d'études, en plus des deux configurations de la station Temps Durables, des trois variantes d'implantation de la station Emile Combes et des cinq tracés alternatifs concernant le tronçon Emile Combes / Bois Matar.

En réponse à l'étonnement de la Commission d'Enquête, Ile-de-France Mobilités souhaite souligner que les nombreux échanges tenus depuis fin 2014 avec l'ensemble des parties prenantes (plus de 90 réunions tenues depuis 2015) ont permis d'arrêter un tracé consensuel et pour lequel la majorité des partenaires s'est prononcé favorablement au cours de la Commission de suivi du 27 mars 2018.

Le Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités a ainsi approuvé à l'unanimité le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du Câble A le 11 juillet 2018.

Ile-de-France Mobilités souligne également avoir obtenu l'avis favorable du Département du Val-de-Marne, du Département de l'Essonne, de la Commune de Limeil-Brévannes, de la Commune de Valenton, de la Commune de Villeneuve-Saint-Georges, de l'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre, de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres, du SMER la Tégéval, de la FNAUT, des associations d'usagers du vélo au cours de l'enquête publique, témoignant ainsi de la démarche partenariale entreprise.

Ile-de-France Mobilités a donc bien utilisé le temps dévolu aux études (2015 à 2019) pour mener toutes les études nécessaires à l'émergence d'un projet satisfaisant pour tous et a ainsi pu présenter au public un dossier visant les différentes variantes étudiées.

> Appréciation de la commission :

>Effectivement Ile-de-France Mobilités a étudié largement toutes les variantes proposées, concerté longuement avec toutes les parties concernées, public, collectivités… Les choix retenus l'ont été suite à des considérations techniques, économiques, environnementales et politiques tout à fait justifiées.
La mairie de Créteil n'ignore pas que le tracé du Câble A retenu au dossier d'enquête d'utilité publique s'inscrit pleinement dans le fuseau retenu au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune et dans le fuseau dans lequel le Département du Val-de-Marne avait réalisé les études précédentes. Mais en privilégiant le développement urbain du quartier de la Pointe du Lac, la commune a limité les possibilités d'insertion des diverses variantes.
Ile-de-France Mobilités souligne avec raison les nombreux échanges tenus depuis fin 2014 avec l'ensemble des parties prenantes (plus de 90 réunions tenues depuis 2015), qui ont permis d'arrêter un tracé consensuel et pour lequel la majorité des partenaires s'est manifestée en faveur au cours de la Commission de suivi du 27 mars 2018.

Observation n° 2 :

Sur le tracé retenu par Ile-de-France Mobilités pour l'implantation de la station Pointe du Lac.

- La commune de Créteil a fait part à de nombreuses reprises de sa grande préoccupation quant au tracé retenu par Ile-de-France Mobilités en raison de sa proximité très importante avec les immeubles d'habitation du quartier résidentiel des Sarrazins Sud.

- La commune note une différence d'appréciation pour la station Temps Durables à Limeil-Brévannes, en regard des considérations pour la station Pointe du Lac à Créteil :

"Pour le passage à proximité des immeubles des Sarrazins Sud, nous considérons qu'un passage des cabines au-dessus du niveau des toits des immeubles réduit l'impact visuel chez les habitants ...

*Au plus près**, les** cabines passent à 7m des logements pour la variante 2, et 11m pour la variante 1, ce qui permet de respecter les préconisations réglementaires qui imposent une distance horizontale de 8m à minima d'habitations".*

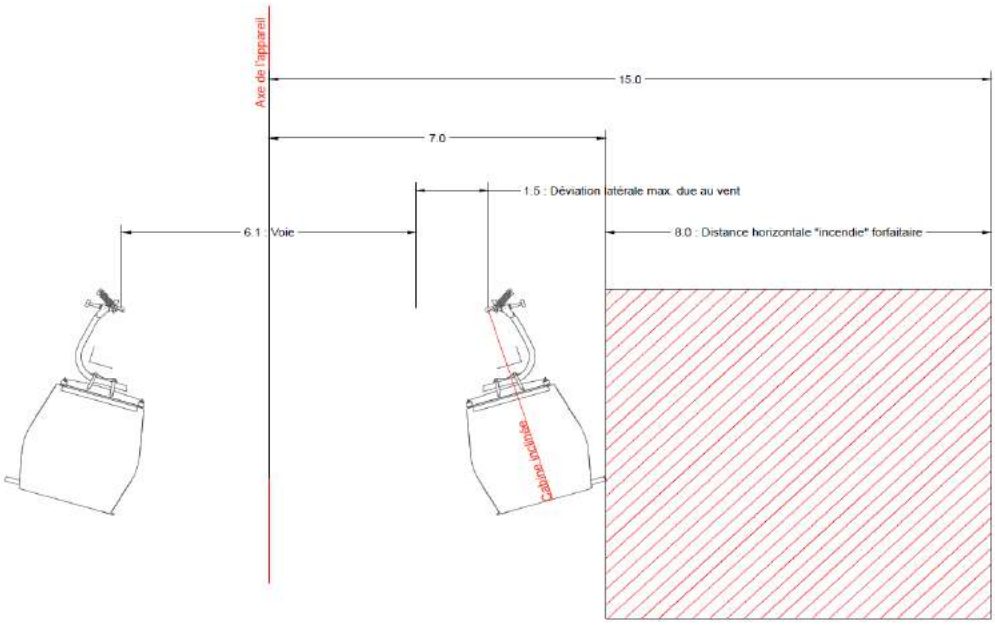
"Distance assez faible du front bâti du quartier des Temps Durables, fenêtres des cabines à 48 mètres minimum des fenêtres des immeubles. Une frange boisée entre la ligne et les immeubles pourrait être aménagée afin de limiter les nuisances visuelles de la ligne sur les immeubles".

Notamment observation : C8 mairie de Créteil,

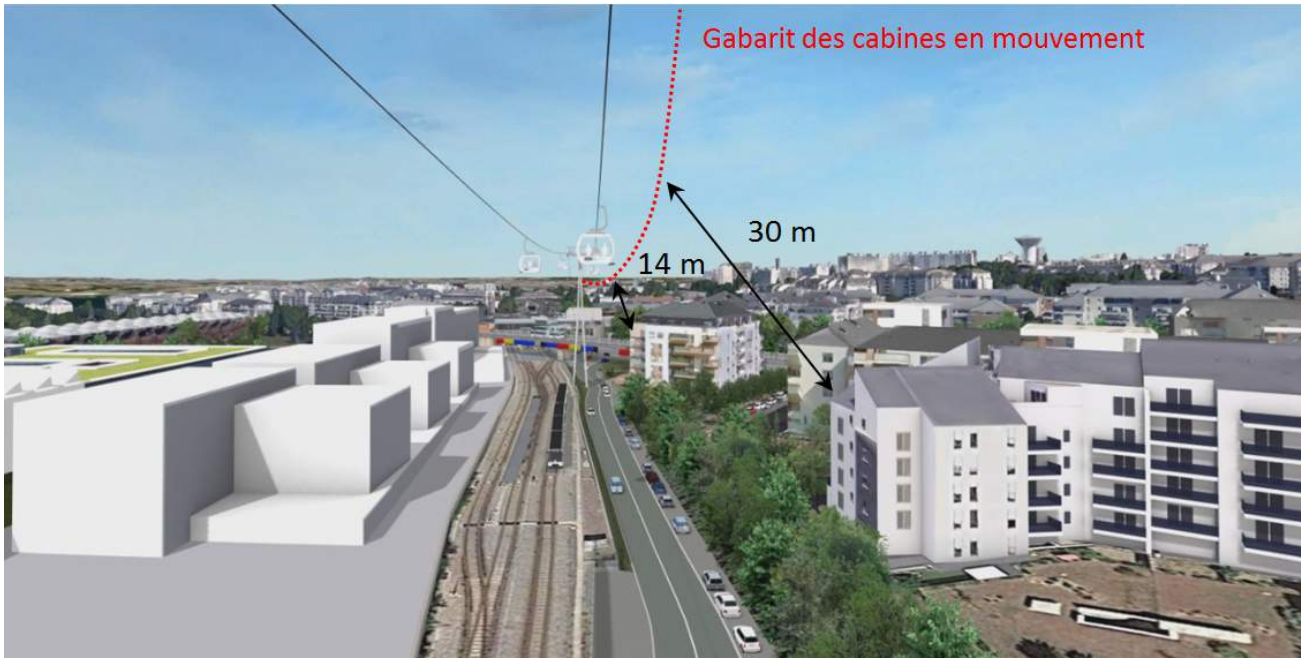
> Questions de la C.E. : la C.E s'étonne de cette différence d'appréciation qui apparaît dans les éléments du dossier.

Réponses du maître d'ouvrage :

En préalable, Ile-de-France Mobilités tient à rappeler que la distance des logements aux cabines, en tenant compte de l'oscillation maximale que peuvent prendre les véhicules en mouvement, (c'est-à-dire en tenant compte de la distance de sécurité règlementaire de 1,5 mètre, des effets de la chaleur et de la déviation latérale maximale due au vent), en l'occurrence du logement le plus proche du bâtiment Efidis est toujours **supérieure ou égale à 14 mètres** quelle que soit la section du tracé (cf. pièce I du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique).



Dossier d'Enquête d'utilité Publique du Câble A - Extrait du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, Pièce I
Distance horizontale pour une cabine en mouvement

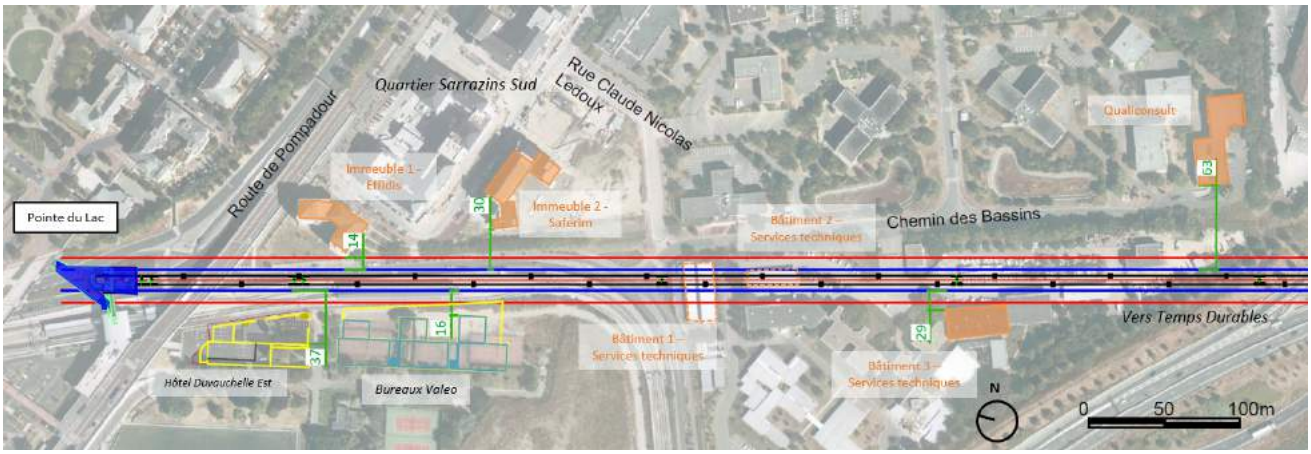


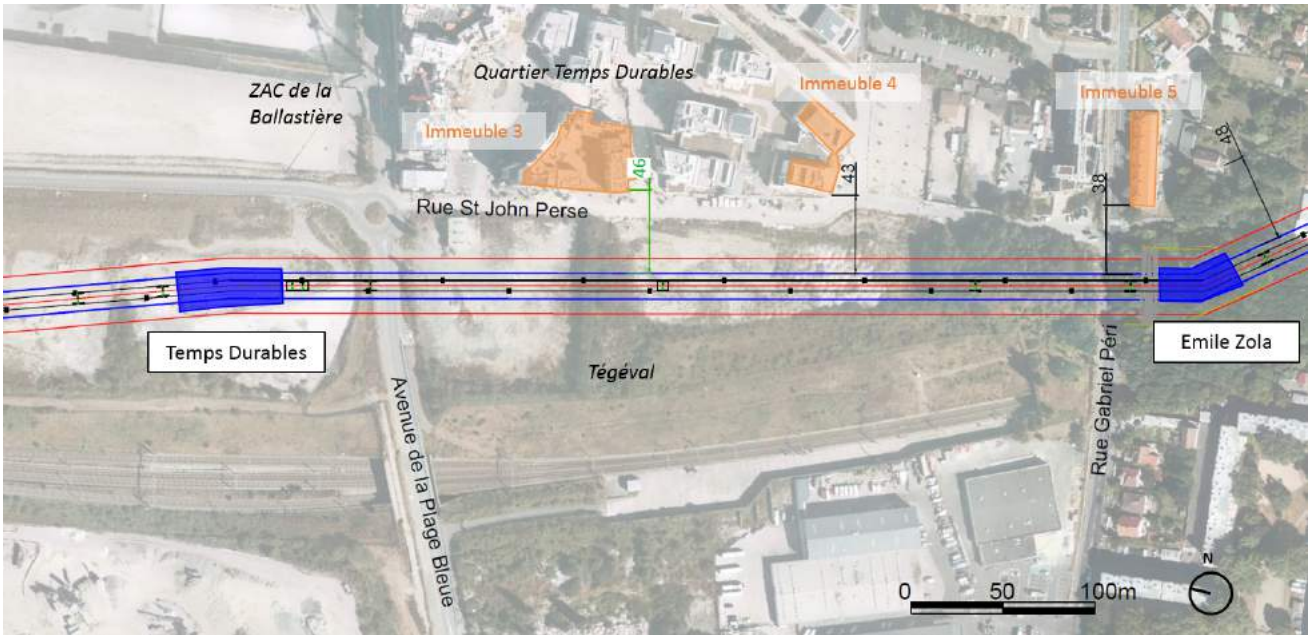
Dossier d'Enquête d'utilité Publique du Câble A - Extrait du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, Pièce I – Distances entre les cabines par les habitations du quartier des Sarrazins.

Ile-de-France Mobilités précise que l'extrait joint à la contribution de la Commune de Créteil à l'enquête publique, est issu d'une **version provisoire des études préliminaires réalisée en octobre 2017** (comme cela figure en pied de page du document) et adressée le 15 janvier 2018 pour avis auprès des collectivités territoriales.

Ile-de-France Mobilités tient à indiquer que les études préliminaires ont fait ensuite l'objet d'une deuxième version provisoire en date du 2 mars 2018 (adressée le 7 mars 2018 aux partenaires) puis d'une version finale datée du 25 mai 2018 tenant compte des observations des collectivités territoriales et des financeurs du projet, dans lesquelles cet extrait n'est pas repris.

C'est, uniquement, à partir de la version finalisée des études préliminaires qu'a été élaboré le Schéma de principe et le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du Câble A.
En conséquence, les distances évoquées par la Commune de Créteil dans sa contribution à l'enquête publique (7 mètres et 11 m pour la variante 1 à Créteil et 48 mètres pour les immeubles du quartier des Temps Durables) **ne correspondent en rien aux distances réelles présentées dans le Dossier d'Enquête d'utilité Publique du Câble A (cf. pièce I du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique)**.





Dossier d'Enquête d'utilité Publique du Câble A - Extrait du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, Pièce I

Cartes présentant les distances du Câble par rapport aux habitations du quartier des Sarrazins (en haut) et du quartier des Temps Durables (en bas)

Sur le fond, cette affirmation, issue d'une version provisoire des études préliminaires, faisait référence au vis-à-vis direct des cabines (c'est-à-dire au passage horizontal des cabines par rapport aux logements).

Le survol des cabines au-dessus du niveau des toits des immeubles du quartier des Sarrazins supprime, en effet, le vis-à-vis direct (défilement des cabines devant les fenêtres des logements).

En revanche, la présence d'immeubles hauts du quartier des Temps Durables combinés à la faible interdistance entre la station Temps Durables et la station Emile Zola ne permet pas de s'affranchir d'un vis-à-vis direct pour certains logements comme l'illustre la carte ci-dessus où la distance de 43 mètres est représentée en noir (cf. Pièce I du DEUP du Câble A - « Dans le cas où les cabines passent en dessous du niveau des toits des habitations, les distances horizontales sont représentées en noir. Dans le cas d'un passage des cabines au-dessus du niveau des toits, afin de rendre compte au mieux des distances vis-à-vis des habitations, les distances obliques seront précisées sur les vues en plan en vert »).

Ainsi, en réponse à l'étonnement de la Commission d'Enquête Ile-de-France Mobilités souligne que l'affirmation citée dans la contribution de la Commune de Créteil **ne figure pas au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du Câble A**. Ile-de-France Mobilités précise par ailleurs, qu'en tout état de cause, la distance horizontale ne saurait être confondue avec la distance oblique.

> Appréciation de la commission :

> Effectivement ces différences d'appréciation ne figurent pas dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Observation n° 3 :

Sur l'insertion urbaine et paysagère du Câble A.

- La MRAe a demandé *« qu'une attention particulière soit portée à l'insertion paysagère du Câble A Téléval dans son environnement et à la qualité architecturale des stations et pylônes, ...».*

- *"Les éléments de réponse écrits d'Ile de France Mobilités seraient utilement complétés par des éléments graphiques montrant les variantes de station et de pylônes susceptibles d'être installées".*

- Ile de France Mobilités indique : *« Une porosité visuelle des espaces de flux et d'attente, en particulier des quais, sera mise en place pour en faire des balcons sur le paysage, tout en garantissant la protection acoustique des riverains. ».*

"Ces intentions seraient utilement étayées d'exemples graphiques pour clarifier leur contenu et permettre ainsi d'en mesurer la portée."

- La MRAe a recommandé *"de justifier la prise en compte des nuisances visuelles dans les tracés retenus, compte-tenu du tissu très urbanisé que le téléphérique traverse".*

Elle a considéré qu'au regard de l'importance pour chaque territoire traversé d'une bonne insertion de ce projet, le seul renvoi à un groupement actuellement non désigné est insatisfaisant.

Cette question s'avère particulièrement prégnante pour le pylône prévu Chemin des Bassins, au plus près d'un immeuble d'habitation. Ce même pylône interroge par ailleurs de manière incertaine les conditions de circulation du Chemin des Bassins au terme du projet, ce qui pose la question du plan de circulation de toute cette partie du quartier.

La commune considère que le dossier d'étude d'impact devrait être complété pour apporter les précisions nécessaires sur l'usage futur de l'emprise foncière dédiée à un espace vert.

Notamment observation : C8 mairie de Créteil,

> Questions de la C.E. : la C.E considère la pertinence de ce questionnement et s'étonne que les éléments du dossier concernant le choix du tracé et le positionnement des gares, n'aient pas été l'objet de développements plus complets et détaillés dans le dossier.

Réponses du maître d'ouvrage :

Au regard du niveau d'études approfondies au cours des études du DOCP puis des études du Schéma de Principe, du mémoire en réponse d'Ile-de-France Mobilités à la MRAE, des modélisations 3D du projet issues des différentes phases d'étude, des perspectives réalisées des stations et des plans techniques présentés au cours des nombreuses réunions effectuées avec la Commune de Créteil et adressées à la collectivité, Ile-de-France Mobilités considère qu' elle a apporté un niveau de précision et détail permettant d'apprécier de manière très satisfaisante l'insertion du Câble A .

En effet, afin d'appréhender au mieux ce projet innovant en milieu urbain, Ile-de-France Mobilités a réalisé des études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP - en 2014-2016) de niveau approfondi de type Schéma de principe, c'est-à-dire analysant dès ce stade les problématiques d'implantations et d'interfaces (foncier, réseaux, environnement) afin de confirmer que l'insertion proposée était avérée.

De la même manière, un niveau d'étude approfondi de type Avant-Projet (AVP) a été réalisé au cours des études du Schéma de principe (2017-2018). Ce niveau d'études a pour but de préciser la conception générale en plan et en volume, d'affiner la dimension architecturale et urbaine du projet, de définir les dispositions techniques, de préciser le calendrier de réalisation et d'établir une estimation provisoire du coût prévisionnel des travaux.

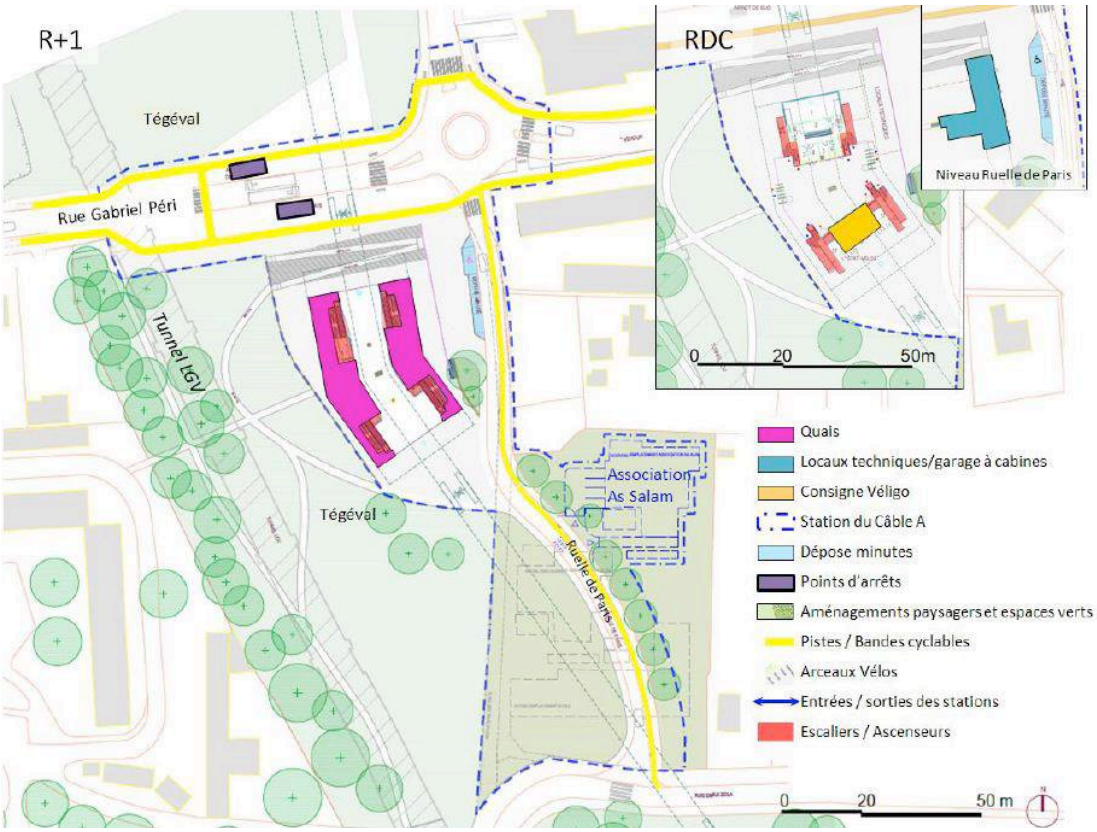
Ces niveaux d'études plus poussés qu'habituellement, ont permis de présenter des plans, des schémas et des coupes des stations plus détaillés afin que l'ensemble des collectivités territoriales, des partenaires associés et du public puisse identifier au mieux l'ensemble des composantes et des caractéristiques du Câble A (fuseaux d'insertion, stations, pylônes, hauteur de survol, distances aux bâtiments…).

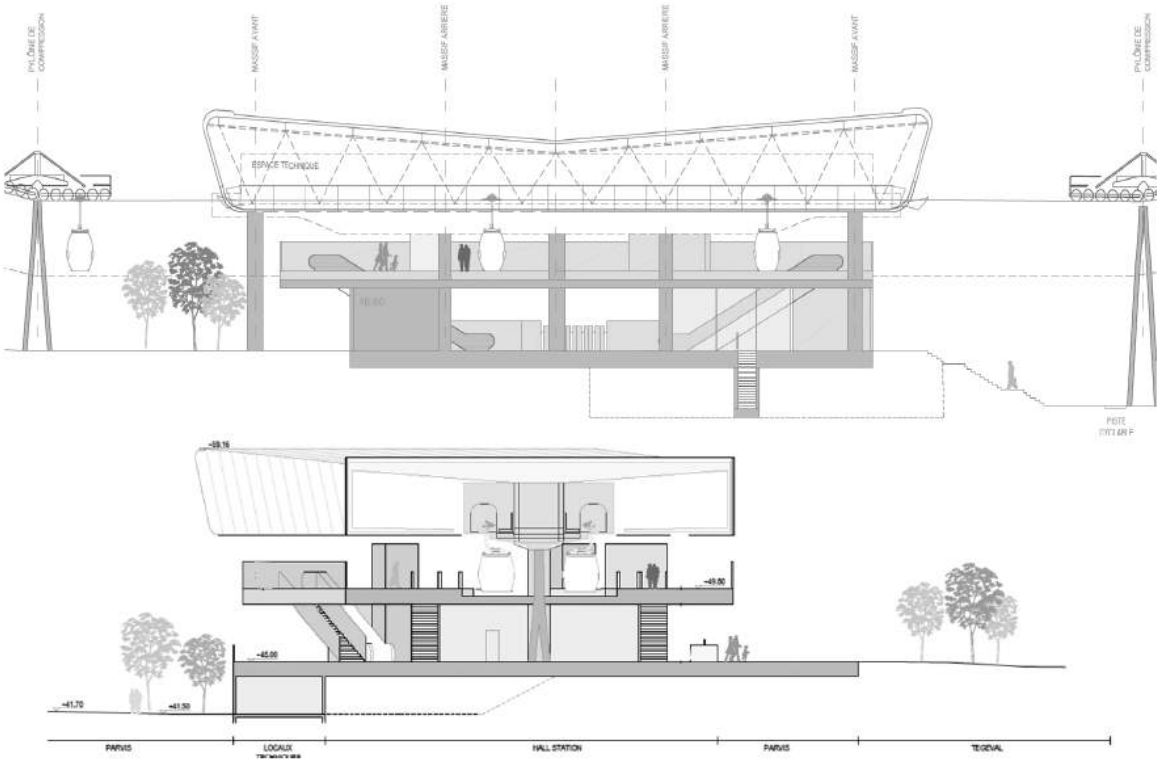
Au cours des réunions bilatérales, des réunions sectorielles, des comités techniques, des commissions de suivi et des réunions avec les maires du territoire d'étude, qui se sont tenus entre 2014 et 2018, ces différents documents techniques ont été présentés en détail en séance et transmis à l'ensemble des partenaires.

Les plans techniques issus des études préliminaires et notamment le livret des stations détaillant les éléments constitutifs de chacune des stations (accès et sorties, localisation des consignes Véligo, la localisation des arceaux vélo, les aires de reprise et de dépose minute, la localisation des points d'arrêt, les aménagements cyclables, la présence d'escaliers et des ascenseurs, les quais d'arrivée, les quais de départ, le cas échéant le remisage et l'atelier, les locaux techniques – local ondulateur, local courant faibles, local stockage,… jusqu'aux sanitaires et à la tisanerie…) ont été adressés aux collectivités territoriales. Le cas échéant, les plans ont détaillé les différents niveaux des stations (Rez-de-chaussée, R+1).

Dans sa contribution à l'enquête publique, la Commune de Créteil a d'ailleurs reproduit un extrait des livrables issu de la première version des études préliminaires daté d'octobre 2017.

Quelques-uns de ces plans techniques, parfois vulgarisés pour une meilleure compréhension du grand public, figurent d'ailleurs au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du Câble A (cf. Pièce B notamment).





Exemples de plans présentés dans le DEUP - Pièce B

L'insertion paysagère et urbaine de ce type de transport est déterminante pour son acceptation sociale. A cette fin, Ile-de-France Mobilités a sollicité dans le cadre de la consultation du marché la compétence d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes.

Ces compétences ont été sollicitées tout au long des études du Câble A (2014-2018).

Le projet a fait l'objet d'une conception architecturale et structurelle dès les études du DOCP. La conception globale du projet a été menée afin de réduire les impacts visuels du Câble A et faciliter son insertion paysagère et urbaine, en influant sur les paramètres suivants :

- Choix de la technologie monocâble ;
- Conception des cabines ;
- Conception des stations ;
- Définition du tracé ;
- Définition de l'altimétrie en ligne.

Dans un souci de communication vis-à-vis des partenaires et du public, Ile-de-France Mobilités a également réalisé :

- **Dès les études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), une modélisation 3D permettant d'appréhender l'ensemble des composantes du projet (dimensions et localisations des stations, implantations et nombres de pylônes, cabines) dans son environnement** (de la station Bois Matar à la Station Pointe du Lac). Support à la concertation préalable, cette modélisation a notamment permis de présenter à travers une vidéo :
  - les **variantes d'insertion de stations Pointe du Lac à Créteil** ;
  - les **variantes d'insertion de la station Temps Durables à Limeil-Brévannes** ;
  - les **variantes d'insertion de la station Emile Zola** à Valenton et à Limeil-Brévannes ;
  - les **vues depuis les cabines** ;
  - les **vues depuis les habitations proches du téléphérique** ;
  - les **vues depuis le sol**.

  Cette vidéo a notamment été diffusée au cours de la réunion publique du 13 octobre 2016 qui s'est tenue à Limeil-Brévannes ainsi qu'au cours de la réunion publique du 20 octobre 2016, organisée à Villeneuve-Saint-Georges.

  La vidéo était disponible à partir du site internet dédié au Câble A, à partir de la page Facebook du projet et depuis la plateforme Youtube.

  Au cours de la concertation préalable (26 septembre au 28 octobre 2016), ce film a recensé 4 621 vues sur Youtube. En octobre 2018, la vidéo comptabilisait près de 30 000 vues ;

  A Créteil, une modélisation 3D spécifique permettant d'identifier les vis-à-vis induits par les variantes 1 (station située au-**dessus des voies du métro) et 2 (station située au-dessus de la RD1) depuis le survol des services techniques départementaux jusqu'à Pointe du Lac**, en simulant les vues sur les cabines depuis les habitations du quartier des Sarrazins et les vues sur les habitations du quartier des Sarrazins depuis les cabines. Cette vidéo a été présentée, au cours des études préliminaires (2017-2018), aux collectivités territoriales, aux partenaires du projet ainsi qu'aux représentants de l'Association des Sarrazins Sud de Créteil ;

  Une modélisation 3D actualisée de l'ensemble du projet suite à la réalisation des études préliminaires. Cette nouvelle vidéo de présentation, diffusée au cours de la réunion publique du 16 octobre 2018 à Limeil-Brévannes, est disponible à partir du lien suivant : http://www.câble-a-televal.fr/mediatheque/videos/

  A l'instar de la vidéo réalisée en 2016, ce film permet de présenter l'ensemble des composantes du projet (dimensions et localisations des stations, implantations et nombres de pylônes, cabines) dans son environnement urbain et paysager.

Les séquences figurent notamment les vues depuis les cabines, depuis les immeubles d'habitations et depuis le sol afin d'appréhender le projet dans toutes ses dimensions. A ce jour, la vidéo totalise plus de 17 500 vues sur le site Youtube.

A l'occasion de la fête organisée à l'initiative de la Commune de Limeil-Brévannes le 22 septembre 2018, à laquelle a notamment participé Monsieur le maire de Créteil, Ile-de-France Mobilités a également présenté au public une vidéo issue de la modélisation 3D présentant, en un plan séquence, l'ensemble du tracé de la station Bois Matar à Pointe du Lac.

Les modélisations 3D du projet et du territoire réalisées ont permis de figurer un très grand nombre d'images représentants les stations, l'altimétrie de la ligne, les vues depuis les bâtiments, les vues depuis les cabines, les vues depuis le sol, les distances entre les cabines et les habitations… dans les différentes pièces constitutives du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du Câble A et notamment de la pièce I.

En complément, Ile-de-France Mobilités a réalisé au cours des études du DOCP et du Schéma de Principe des perspectives 3D permettant d'appréhender encore, sous d'autres angles de vues, les différentes variantes d'insertion et de configuration des stations.

En définitive, Ile-de-France a réalisé, depuis les études du DOCP, 15 perspectives des stations réparties de la façon suivante :

- 4 perspectives pour la station Pointe du Lac ;
- 3 perspectives pour la station Temps Durables ;
- 4 perspectives pour la station Emile Zola ;
- 2 perspectives pour la station Emile Combes ;
- 2 perspectives pour la station Bois Matar.

Perspectives des stations réalisées par Ile-de-France Mobilités au cours des différentes étapes du projet

Dans son mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (voir chapitre 5 de la Pièce I du dossier d'enquête), Ile-de-France Mobilités a apporté des précisions détaillées et illustrées aux recommandations de la MRAE. Elles sont reprises au paragraphe 3-1 Insertion urbaine et paysagère de ce document.

Comme Ile-de-France Mobilités l'a indiqué, de nouvelles études (AVP, PRO…) réalisées par le concepteur-réalisateur seront initiées à l'issue de l'enquête publique. Des compétences en termes d'architecture, d'urbanisme et de paysagisme seront demandées au sein du groupement. Ces études permettront de détailler davantage les insertions et l'organisation fonctionnelle des stations en tenant notamment compte des contributions et des enseignements issus de l'enquête publique.
De nouveaux échanges avec les collectivités, les partenaires, et notamment le SMER La Tégéval et le public se tiendront afin de présenter les évolutions du projet.
Concernant la mise à sens unique du Chemin des Bassins, la réponse est apportée dans l'observation 1 du sous-thème 3.4.

> Appréciation de la commission :

> En regard des éléments cités par le maître d'ouvrage, la commission d'enquête estime que les éléments concernant l'insertion urbaine et paysagère ont été largement développés dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Observation n° 4 :

Le dossier avance des chiffres erronés. Il est indiqué un temps de parcours de 35 minutes par le bus K pour réaliser la portion RER Villeneuve-Saint-Georges à la Pointe du Lac. Or cet itinéraire est évalué à 28 minutes par la RATP et peut également être couvert en 21 minutes par un usage du RER D et de la ligne de bus à haut rendement 393 (sources RATP).

Notamment observation : V4,

Réponses du maître d'ouvrage :

L'accès à la ligne 8 du métro depuis les communes de Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve Saint-Georges est possible aujourd'hui en empruntant la ligne K du réseau de bus STRAV.

Offrant des intervalles de passage de 10 minutes aux heures de pointe du matin et du soir, et de 20 minutes aux heures creuses, elle relie la gare RER D de Villeneuve Saint-Georges à la station terminale de la ligne 8 du métro à Pointe du Lac en 20 à 25 minutes (source : calculateur d'itinéraire Vianavigo).

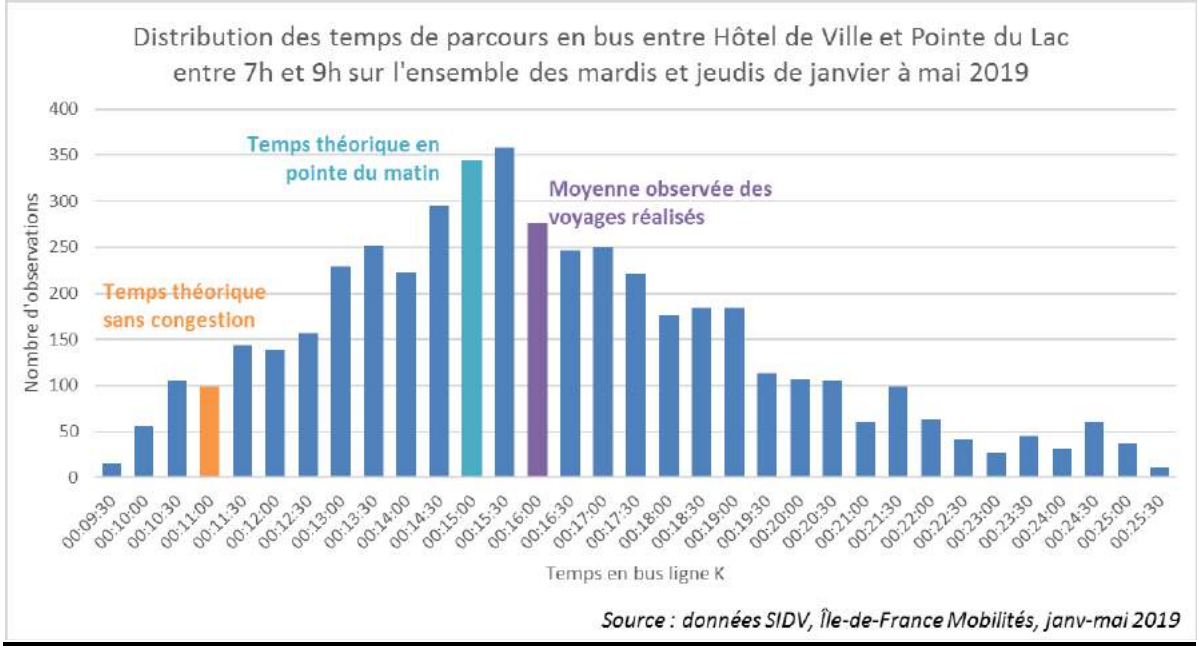
En pratique, la congestion routière le long de la RD101 pour rejoindre Pointe du Lac génère des allongements de temps de parcours pour l'utilisateur de la ligne K par rapport aux horaires affichés et surtout une incertitude quant à son temps de trajet.

Le temps de parcours de la ligne K entre l'arrêt Hôtel-de-Ville à Limeil-Brévannes et la station Pointe du Lac du métro 8 est de 11 minutes en heures creuses.

En heure de pointe, ce temps de trajet est en réalité beaucoup plus long. Il est **supérieur à 16 minutes dans 50% des cas** et supérieur à 18 minutes dans 25% des cas.

Il peut aller **jusqu'à 25 minutes** certains jours.

L'incertitude du temps de trajet atteint ainsi en moyenne 4 minutes en heure de pointe (variabilité moyenne observée des temps mis par les voyageurs).



A l'inverse, le Câble A offrira des temps de parcours plus compétitifs que la ligne K, des temps d'attente très faibles puisque l'intervalle de passage sera de seulement 22 secondes entre deux cabines, et garantira un très grand niveau de service aux heures de pointe étant donné que le câble n'est pas pénalisé par la circulation routière.

A cela s'ajoute une correspondance avec le métro plus efficace qu'avec le bus aujourd'hui.

Le temps moyen gagné par le voyageur, utilisé pour l'évaluation socio-économique présentée dans la pièce F du Dossier d'Enquête Publique, est estimé par modélisation en comparant les déplacements réalisés dans deux situations, avec et sans le câble A.

La différence des temps de parcours pour l'ensemble des voyageurs est ainsi calculée et rapportée au nombre d'utilisateurs du projet.

Pour le Câble A, ce gain est de 9 minutes par voyageur, ce qui le place nettement au-dessus d'autres projets de tramway ou de bus en site propre en Ile-de-France.

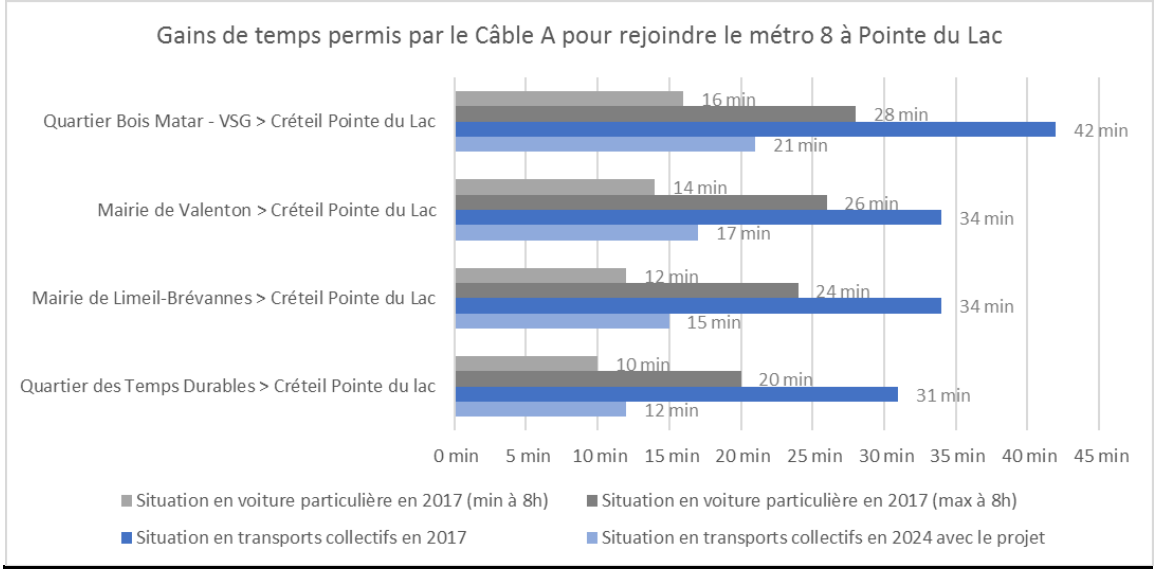
Il est à noter que ce calcul respecte les recommandations de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation socio-économique des projets de transports.

Les temps d'attente et les temps de marche sont pondérés d'un facteur 1,5 et 2 respectivement, ce qui traduit leur pénibilité pour le voyageur au cours de son déplacement.

Le graphique ci-après fournit quatre exemples de trajets pouvant être réalisés en voiture ou en transports en commun, en respectant les règles de pondération de l'instruction.

Depuis le quartier du Bois Matar par exemple, le temps pondéré pour le voyageur pour accéder aux quais de la station Pointe du Lac est actuellement de 42 minutes en transports collectifs. Grâce au Câble A, ce temps sera de 21 minutes, soit un gain de temps de 21 minutes.

En comparaison, le temps en voiture est aléatoire et se situe entre 16 et 28 minutes selon les jours et les conditions de circulation.



Source des temps de parcours en voiture : Google maps 2017

Source des temps de parcours en transports collectifs : Île-de-France Mobilités

Ces exemples illustrent les bénéfices importants pour les voyageurs résidant à Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve Saint-Georges et souhaitant se rendre sur le lieu de travail à Créteil.

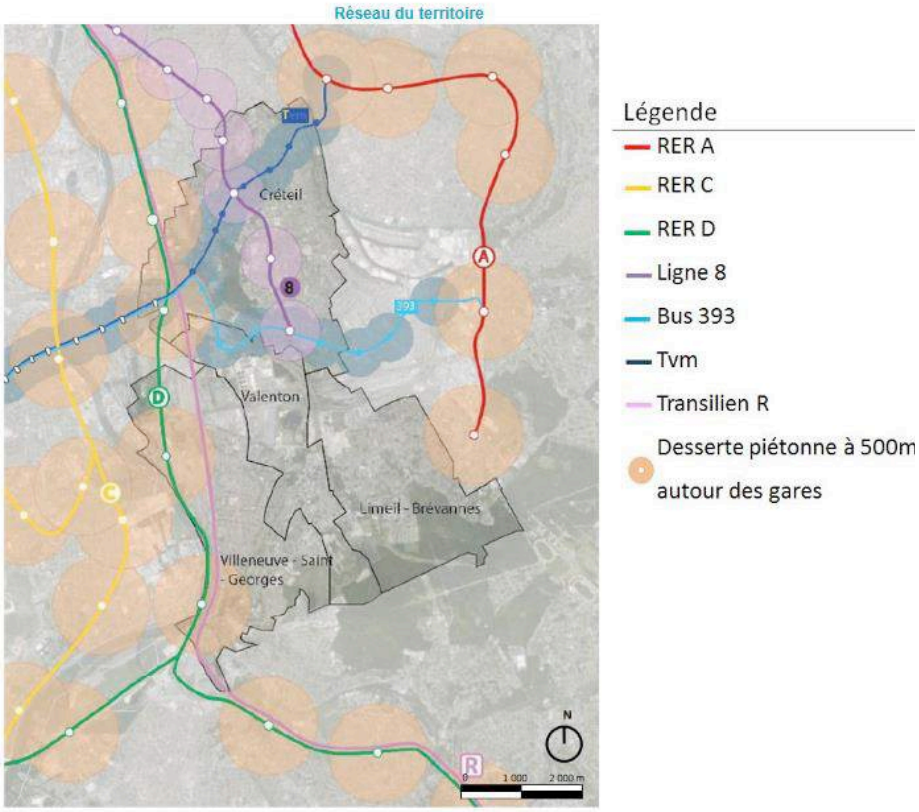
Venant par exemple de Villeneuve-Saint-Georges, l'alternative par le Câble A et le métro 8 pour se rendre à Paris restera dans tous les cas moins compétitive que par le RER D.

A l'horizon de la mise en service de la ligne 15 sud qui desservira tout le Val-de-Marne d'est en ouest ainsi que les secteurs d'emplois d'Issy-les-Moulineaux et de Boulogne-Billancourt, le Câble A et la ligne 8 seront particulièrement attractifs pour accéder à la ligne 15 depuis les communes de Limeil-Brévannes ou de Valenton.

En conséquence, de nombreux actifs se détourneront de leur véhicule particulier pour emprunter les transports collectifs qui seront plus rapides.

Au vu des trajets domicile-travail réalisés vers et depuis les communes du périmètre d'étude, l'amélioration de la desserte en direction de Paris et Créteil est nécessaire (compte-tenu des volumes de flux concernés) mais le lien entre l'aire d'étude et les communes qui l'entourent ne doit pas être négligé.

Il est nécessaire d'offrir aux habitants du plateau un accès rapide au réseau de transport structurant, à destination de Paris et du Nord (métro / RER, Grand Paris Express), mais aussi de faciliter les déplacements au sein du Val-de-Marne (vers Créteil et les communes périphériques) et à la ligne 15. On relève actuellement une carence de raccordement structurant au réseau ferré environnant (métro 8, RER A, RER D).



Source : DOCP - 2016
Orthophoto : Ile-de-France Mobilités

> *Appréciation de la commission :*

>Les temps de parcours varient fortement selon les jours et horaires de référence, et peuvent toujours être contestés. Cependant les études laissent apparaître des bénéfices importants pour les voyageurs résidant à Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve Saint-Georges et souhaitant se rendre sur le lieu de travail à Créteil.

Observation n° 5 :

Les communes de Valenton et de Villeneuve-Saint-Georges ont chacune sur leur territoire, un RER qui permet un accès rapide à Paris. En conséquence, les communes séduites par ce projet ne peuvent pas être considérées comme non dotées de moyens de transports efficaces.

Notamment observation : V4,

Réponses du maître d'ouvrage :

La Commune de Valenton ne dispose pas sur son territoire d'une gare RER.

La gare RER de Créteil Pompadour est, en effet, située au sein du territoire communal de la commune de Créteil.

Les gare RER de Villeneuve-Triage et de Villeneuve-Saint-Georges sont situées au sein du territoire communal de Villeneuve-Saint-Georges.

> *Appréciation de la commission :*

La commission d'enquête confirme les précisions apportées par le maître d'ouvrage.

Observation n° 6 :

- La MRAe dans son avis du 17 octobre 2018 fait le constat selon lequel *« l'état initial ne donne pas suffisamment d'indications sur les difficultés actuelles de déplacement rencontrées par les usagers potentiels du téléphérique en matière de desserte des différents quartiers desservis par le projet… ».*

- Il est par ailleurs indiqué dans le dossier que le temps moyen gagné par usager utilisant la voiture est de 4 minutes et 30 secondes. Ce chiffre non démontré ne permet pas d'estimer un report modal de la voiture vers le transport collectif.

Par rapport à l'usager utilisant les transports en commun, ce gain est évalué à 9 minutes.

La mise en place d'un tel moyen de transport ne se justifie nullement par ces gains supposés au regard du réseau existant.

Notamment observation : V4,

Réponses du maître d'ouvrage :

Dans son mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (voir chapitre 5 de la Pièce I du dossier d'enquête), Ile-de-France Mobilités a apporté des précisions détaillées et illustrées aux recommandations de la MRAE. Elles sont reprises au paragraphe « 3-3 Déplacements » de ce document.

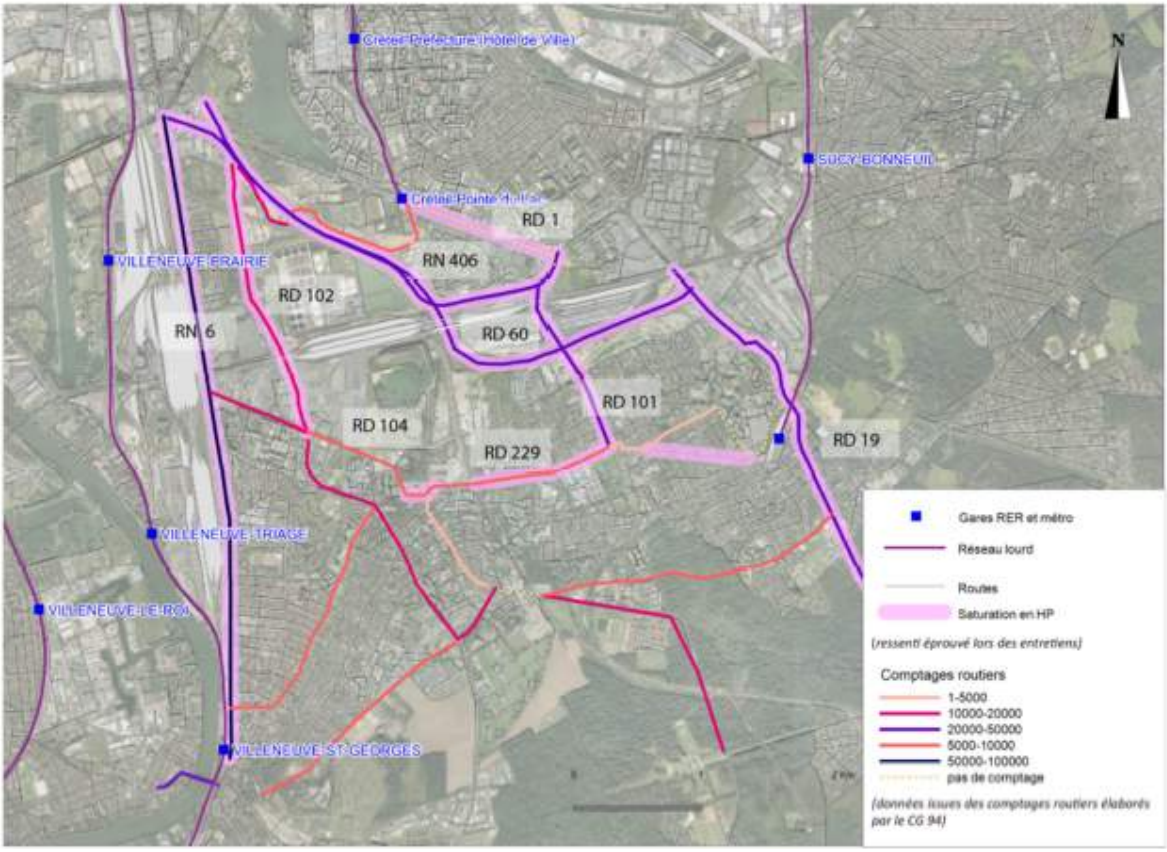
Les caractéristiques du relief et la présence de coupures marquées du territoire contraignent nécessairement sa desserte par le réseau routier, dont les axes les plus importants constituent eux-mêmes des éléments de coupure urbaine dans le secteur.

Trois axes principaux traversent et desservent la zone d'étude :

- La RN 6, longeant la Seine et le RER D à l'Ouest du territoire, permet de rejoindre Maisons-Alfort et Paris ainsi que de rejoindre l'A 86 au Nord, tout en apportant un trafic venant de l'Essonne, au Sud ;
- A la frange Est du territoire, la RD 19 remplit la même fonction de traversée Nord-Sud du territoire ;
- La RN 406 assure une liaison entre ces deux premiers axes. Elle est le plus grand axe permettant de traverser le territoire d'étude d'Est en Ouest, et de rejoindre l'A 86 depuis l'Est.

Ces trois axes connaissent des fréquentations très élevées (plus de 50 000 véhicules-jours), ainsi qu'une saturation en heure de pointe.

Pour la RN 6, cette saturation s'explique non seulement par la fréquentation forte de l'axe, mais également par le caractère étroit de la voirie relativement à son statut, celle-ci s'insérant entre la Seine et le faisceau ferré à l'Ouest d'une part, et le tissu urbain villeneuvois dense à l'Est d'autre part.



Réseau routier sur le territoire d'étude (comptages routiers issus de données du Département)

Du fait de cette saturation, des axes routiers secondaires du territoire d'étude rencontrent également des problèmes similaires en heure de pointe, engendrés par des reports de trafic depuis les voiries principales engorgées.

Il en est ainsi pour la D 102, parallèle à la RN 6 et longeant la limite communale entre Villeneuve-Saint-Georges et Valenton ; et pour la D 229 et la D 204, permettant de relier Limeil-Brévannes et Villeneuve- Saint-Georges au Sud de la RN 406.

Le niveau de saturation est rapidement atteint sur ces voies non dimensionnées pour un trafic aussi important en période de pointe.

Un autre point dur du réseau routier local est le tronçon de la D 30 et de la D 101 permettant de rejoindre Sucy-Bonneuil et Créteil depuis Limeil-Brévannes en franchissant le faisceau ferré ainsi que la RN 406.

Seul point de passage au-dessus du faisceau ferré avec la RN 406 et la RD 19, par ailleurs emprunté par les bus du réseau STRAV.

L'accessibilité des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges est très limitée.

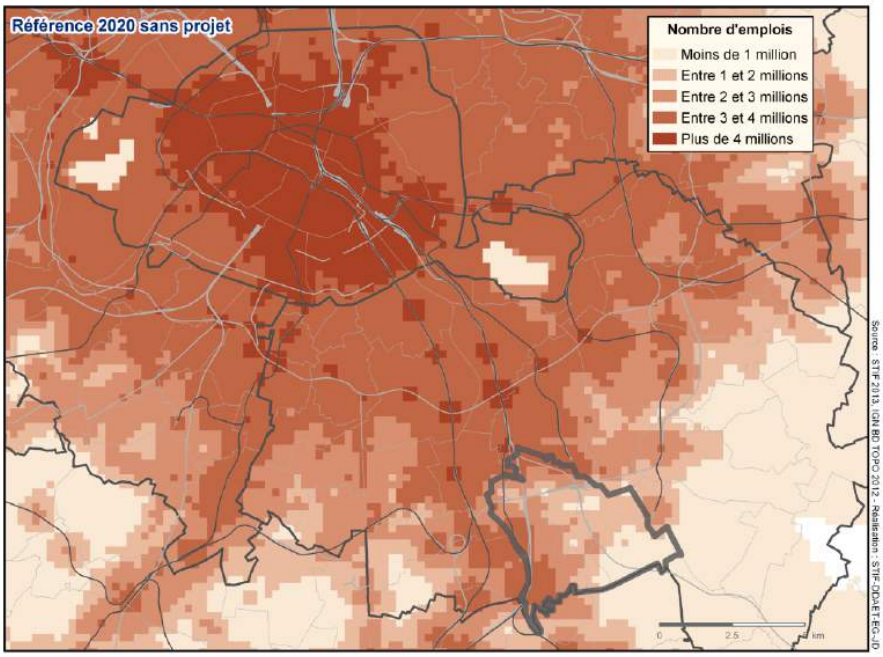
On peut analyser ce besoin de désenclavement en matière d'accès aux emplois comme le montre les cartes ci-après (cette analyse figure aussi dans l'annexe qui détaille les résultats de l'étude de 2012 – 2013).

Une grande part des actifs résidant sur le plateau ne peuvent atteindre qu'un million d'emplois depuis leur domicile en moins d'une heure de transports collectifs. Cette valeur n'atteignant 2 millions d'emplois que pour la partie ouest du plateau plus proche du RER D.

Ainsi, la mauvaise qualité de la desserte en transports collectifs réduit considérablement les possibilités de trouver un emploi et entraîne des temps de déplacements extrêmement longs.

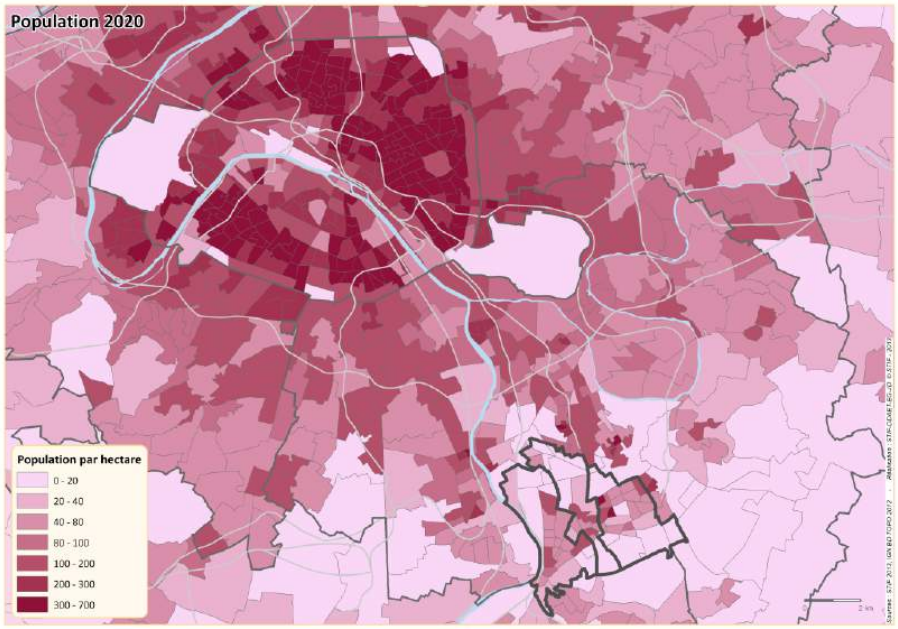
Pourtant, les quartiers du plateau sont aussi denses que d'autres secteurs du Val de Marne qui sont en comparaison bien mieux desservis.

Nombre d'emplois accessibles en transports collectifs en 2020 en moins de 60 minutes sans le projet de câble A :



Guide de lecture : Depuis un point figurant dans la couleur la plus claire, un actif atteint moins d'1 million d'emplois en moins d'une heure de transports collectifs. Depuis un point figurant dans la couleur la plus foncée, c'est 4 millions d'emplois qui peuvent être atteints en moins d'une heure.

Nombre d'habitants par hectare en 2020 :



Source : projections de population IAU Île-de-France

L'accès à la ligne 8 du métro depuis les communes de Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve Saint-Georges est possible aujourd'hui en empruntant la ligne K du réseau de bus STRAV.

Offrant des intervalles de passage de 10 minutes aux heures de pointe du matin et du soir, et de 20 minutes aux heures creuses, elle relie la gare RER D de Villeneuve Saint-Georges à la station terminale de la ligne 8 du métro à Pointe du Lac en 20 à 25 minutes (source : calculateur d'itinéraire Vianavigo).

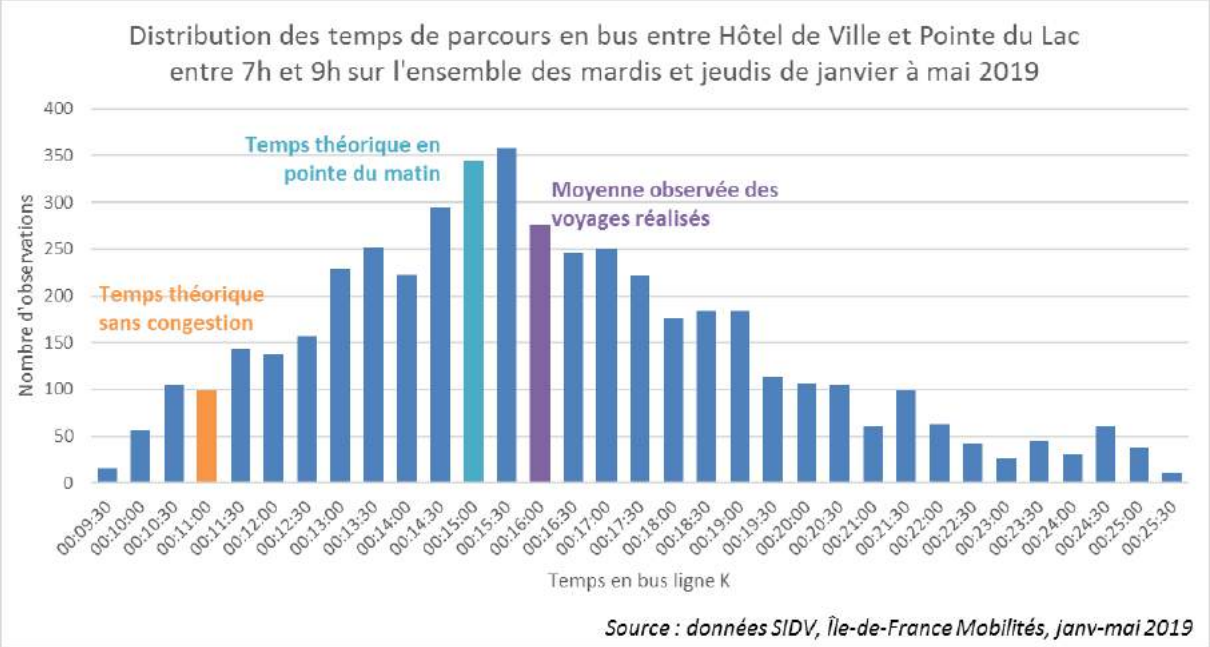
En pratique, la congestion routière le long de la RD101 pour rejoindre Pointe du Lac génère des allongements de temps de parcours pour l'utilisateur de la ligne K par rapport aux horaires affichés et surtout une incertitude quant à son temps de trajet.

Le temps de parcours de la ligne K entre l'arrêt Hôtel-de-Ville à Limeil-Brévannes et la station Pointe du Lac du métro 8 est de 11 minutes en heures creuses.

En heure de pointe, ce temps de trajet est en réalité beaucoup plus long. Il est supérieur à 16 minutes dans 50% des cas et supérieur à 18 minutes dans 25% des cas.

Il peut aller jusqu'à 25 minutes certains jours.

L'incertitude du temps de trajet atteint ainsi en moyenne 4 minutes en heure de pointe (variabilité moyenne observée des temps mis par les voyageurs).



A l'inverse, le Câble A offrira des temps de parcours plus compétitifs que la ligne K, des temps d'attente très faibles puisque l'intervalle de passage sera de seulement 22 secondes entre deux cabines, et garantira un très grand niveau de service aux heures de pointe étant donné que le câble n'est pas pénalisé par la circulation routière.

A cela s'ajoute une correspondance avec le métro plus efficace qu'avec le bus aujourd'hui.

Le temps moyen gagné par le voyageur, utilisé pour l'évaluation socio-économique présentée dans la pièce F du Dossier d'Enquête Publique, est estimé par modélisation en comparant les déplacements réalisés dans deux situations, avec et sans le câble A.

La différence des temps de parcours pour l'ensemble des voyageurs est ainsi calculée et rapportée au nombre d'utilisateurs du projet.

Pour le Câble A, ce gain est de 9 minutes par voyageur.

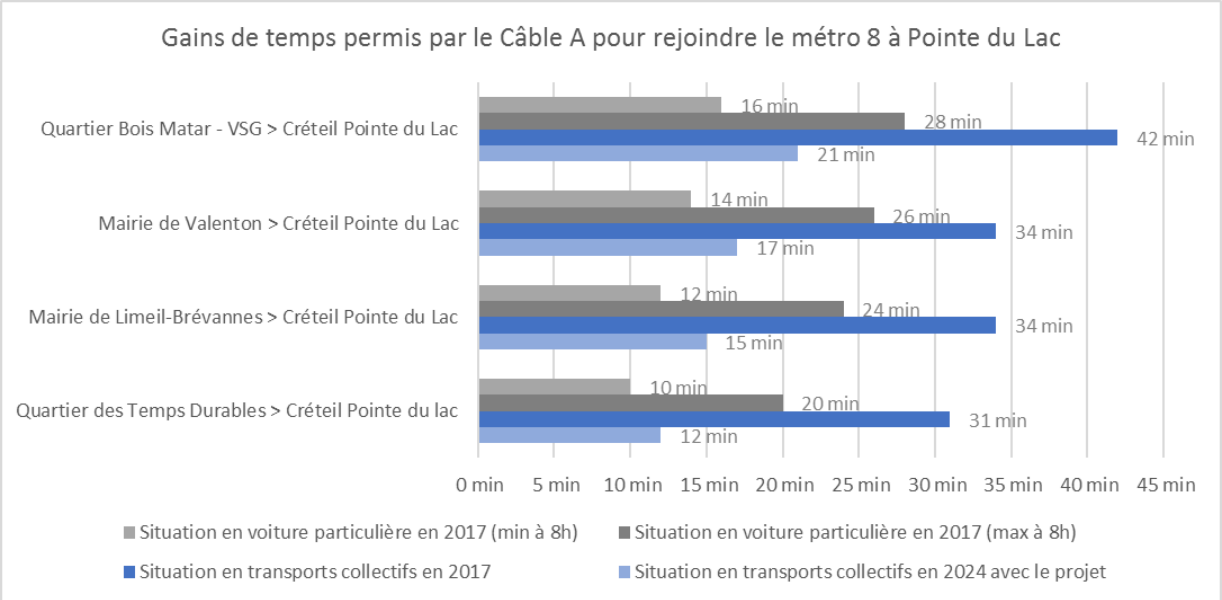
Il est à noter que ce calcul respecte les recommandations de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation socio-économique des projets de transports.

Les temps d'attente et les temps de marche sont pondérés d'un facteur 1,5 et 2 respectivement, ce qui traduit leur pénibilité pour le voyageur au cours de son déplacement.

Le graphique ci-après fournit quatre exemples de trajets pouvant être réalisés en voiture ou en transports en commun, en respectant les règles de pondération de l'instruction.

Depuis le quartier du Bois Matar par exemple, le temps pondéré pour le voyageur pour accéder aux quais de la station Pointe du Lac est actuellement de 42 minutes en transports collectifs. Grâce au Câble A, ce temps sera de 21 minutes, soit un gain de temps de 21 minutes.

En comparaison, le temps en voiture est aléatoire et se situe entre 16 et 28 minutes selon les jours et les conditions de circulation.



Source des temps de parcours en voiture : Google maps 2017
Source des temps de parcours en transports collectifs : Île-de-France Mobilités

Ces exemples illustrent les bénéfices importants pour les voyageurs résidant à Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve Saint-Georges et souhaitant se rendre sur le lieu de travail à Créteil.

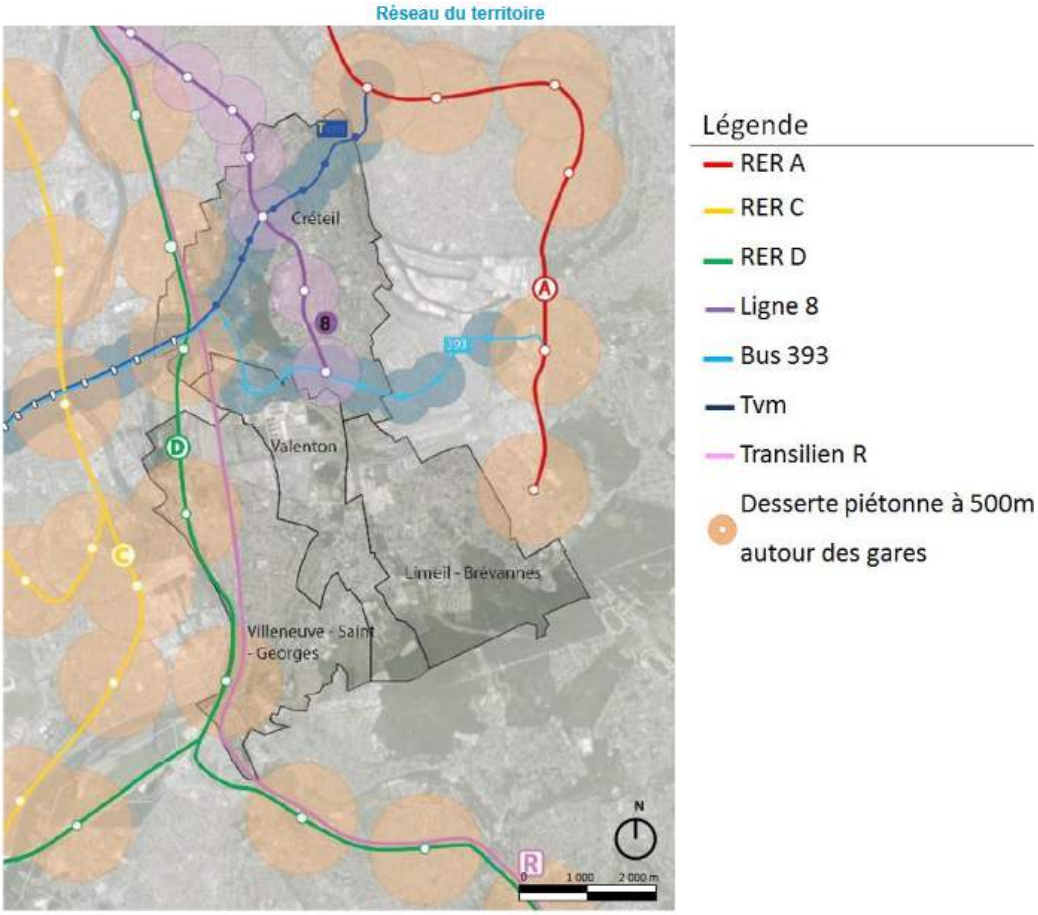
Venant par exemple de Villeneuve-Saint-Georges, l'alternative par le Câble A et le métro 8 pour se rendre à Paris restera dans tous les cas moins compétitive que par le RER D.

A l'horizon de la mise en service de la ligne 15 sud qui desservira tout le Val-de-Marne d'est en ouest ainsi que les secteurs d'emplois d'Issy-les-Moulineaux et de Boulogne-Billancourt, le Câble A et la ligne 8 seront particulièrement attractifs pour accéder à la ligne 15 depuis les communes de Limeil-Brévannes ou de Valenton.

En conséquence, de nombreux actifs se détourneront de leur véhicule particulier pour emprunter les transports collectifs qui seront plus rapides.

Au vu des trajets domicile-travail réalisés vers et depuis les communes du périmètre d'étude, l'amélioration de la desserte en direction de Paris et Créteil est nécessaire (compte-tenu des volumes de flux concernés) mais le lien entre l'aire d'étude et les communes qui l'entourent ne doit pas être négligé.

Il est nécessaire d'offrir aux habitants du plateau un accès rapide au réseau de transport structurant, à destination de Paris et du Nord (métro / RER, Grand Paris Express), mais aussi de faciliter les déplacements au sein du Val-de-Marne (vers Créteil et les communes périphériques) et à la ligne 15. On relève actuellement une carence de raccordement structurant au réseau ferré environnant (métro 8, RER A, RER D).



Source : DOCP - 2016
Orthophoto : Ile-de-France Mobilités

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que l'attractivité du Câble A est suffisamment importante pour attirer les voyageurs résidant à Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve Saint-Georges et souhaitant se rendre sur leur lieu de travail à Créteil, mais aussi pour faciliter les déplacements au sein du Val-de-Marne (vers Créteil et les communes périphériques) et à la future ligne 15 sud du Grand Paris Express.

Observation n° 7 :

- Dans l'étude d'impact, alors que les dispositions réglementaires imposent une comparaison comportant plusieurs critères avec obligatoirement une comparaison des incidences « sur l'environnement et la santé humaine », les promoteurs du dossier ont retiré le critère fondé sur la santé humaine.

Le choix du parti d'aménagement ne comporte que trois pages, c'est-à-dire trois pages de pseudo analyse pour comparer entre le téléphérique et l'alternative crédible de bus. Le tableau de synthèse des critères montre qu'il n'y a pas le critère santé.

La comparaison des modes de transport alternatifs met uniquement en exergue un critère d'environnement, impact sur la coulée verte, seul critère qui enfonce les hypothèses de bus. La preuve est apportée qu'avec un critère de santé publique, la situation aurait été inversée.

- La comparaison avec des solutions alternatives, parfois existantes, est insuffisante et approximative.

Notamment observations : V4, E780.

Réponses du maître d'ouvrage :

En substituant des déplacements réalisés actuellement en bus et en voiture, le projet de Câble A aura un effet bénéfique sur la santé publique pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, le transport par câble est un mode de transport extrêmement sûr. Moins de déplacements en voiture, c'est en premier lieu moins de risque d'accidents de la circulation pour les personnes qui utiliseront le Câble A mais aussi pour les piétons, les cyclistes et de manière générale pour les autres usages des rues et des routes, comme le prouvent les études réalisées localement par le CD94 et la commune de Limeil-Brévannes.

C'est aussi une diminution des émissions de polluants atmosphériques (Oxydes d'azote et particules en particulier) ainsi qu'une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, le transport par câble est un mode fiable, proposant un temps de parcours régulier, ne souffrant pas des aléas de la congestion routière. Plus de fiabilité, c'est moins de stress pour les voyageurs.

C'est donc un gain de qualité de vie.

Le choix initial de la solution transport par câble a été réalisé de manière partenariale dans le cadre d'une étude pilotée par le STIF en 2012 – 2013.

Contexte et organisation de l'étude

En 2012, le STIF a décidé de lancer une étude sur la desserte en transports collectifs du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges. Cette décision faisait suite à de nombreuses demandes successives émanant de la ville de Limeil-Brévannes et du Conseil départemental du Val de Marne qui souhaitaient la réalisation d'un transport par câble depuis le terminus de la ligne 8 Créteil Pointe du Lac pour désenclaver le quartier des Temps durables à l'époque en construction et, plus généralement, les quartiers situés sur le plateau et, de ce fait, à l'écart des réseaux ferrés.

Comme pour l'ensemble des études réalisées par le STIF et, désormais par Île-de-France Mobilités, l'organisation de cette étude a été la suivante.

1/ Un comité de pilotage de l'étude a été mis en place. Il associait l'ensemble des collectivités concernées : les villes de Limeil-Brévannes, Valenton, Villeneuve Saint-Georges et Créteil, la Communauté d'agglomération de Plaine Centrale, le Conseil général du Val de Marne, les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (RATP, RFF, SNCF, STRAV), la DRIEA, le Conseil régional d'Île-de-France, la Chambre de commerce et d'industrie. Ce comité s'est réuni à deux reprises, le 8 octobre 2012 et le 26 septembre 2013. Les présentations faites à l'occasion de ces comités ont été envoyées aux participants tout comme les comptes-rendus de réunions qui n'ont pas fait l'objet de demandes de modification a posteriori.

2/ Le groupement Systra - MDP Consulting a été choisi pour réaliser le diagnostic de la situation transport et l'ensemble des études de faisabilité et d'estimation des coûts des variantes étudiées.

3/ Les services du STIF ont réalisé les études de prévision de fréquentation du projet et d'analyse socio-économique.

Méthodologie de l'étude

L'objectif de l'étude était de répondre à la question suivante : comment améliorer la desserte des quartiers du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-St-Georges en termes de rabattement sur les lignes ferrées et de lien avec les communes avoisinantes. Pour répondre à cette question, l'étude s'est fondée sur une comparaison de solutions selon deux modes de transport, transport par câble et par bus, en termes de faisabilité, de coûts d'investissement et d'exploitation et d'opportunité.

L'étude s'est déroulée en deux phases :

Les enseignements de l'étude sont détaillés dans l'annexe : Étude de la desserte des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, synthèse de l'étude pilotée par le STIF en 2012 – 2013, dans laquelle on retrouve notamment une analyse des scénarios de tracé par câble écartés pour des raisons d'infaisabilité technique au vu des contraintes d'insertion.

Choix du scénario transport par câble de Créteil Pointe du Lac à Villeneuve Saint-Georges

Le choix du scénario de desserte à privilégier s'est fait pendant le comité de pilotage du 26 septembre 2013 sur la base de l'analyse multicritère de différents scénarios de desserte :

- ➔ Trois variantes de desserte par bus :
  - desserte directe Pointe du Lac – Plateau via un ouvrage d'art à créer
  - desserte Pointe du Lac – Plateau via le TCSP emprunté par la ligne 393
  - desserte Gare Pompadour - Plateau
- Une variante de desserte par câble de Créteil Pointe du Lac à Villeneuve Saint-Georges.

À l'issue de la présentation de l'analyse multicritère de ces quatre variantes, le comité de pilotage s'est conclu par le consensus de l'ensemble des participants quant au choix de la solution « transport par câble ». Le STIF a indiqué qu'il porterait le projet en tant que maître d'ouvrage.

Les études pour l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales ont ensuite été lancées grâce à un financement à hauteur de 3 millions d'euros dans le cadre du Contrat particulier Région - Département du Val de Marne.

> Appréciation de la commission :

> Le choix du scénario de desserte à privilégier s'est fait pendant le comité de pilotage du 26 septembre 2013 sur la base de l'analyse multicritère de quatre différents scénarios de desserte. À l'issue de la présentation de l'analyse multicritère de ces quatre variantes, le comité de pilotage s'est conclu par le consensus de l'ensemble des participants quant au choix de la solution « transport par câble ». La commission d'enquête estime donc que différentes solutions alternatives ont bien été étudiées.

Observation n° 8 :

Il n'y a aucune approche sur l'évolution probable du téléphérique. Avec des bus, il suffit d'augmenter la fréquence en achetant quelques véhicules supplémentaires.

L'étude comparative de solutions de 2013 réalisée par Systra-MDP ayant servi de source à ce tableau et citée dans les annexes du dossier d'enquête publique n'a pas été mise à notre disposition par Île-de-France Mobilités. Nous en concluons qu'il n'existe pas d'éléments permettant d'étayer les affirmations arbitraires et fictives du dossier. Par ailleurs nous retenons le manque de transparence évident de la maîtrise d'ouvrage.

Notamment observation : V4,

Réponses du maître d'ouvrage :

La fréquentation prévue pour le Câble A à l'heure de pointe du matin est de 1 200 voyageurs par heure sur le tronçon le plus utilisé entre Temps Durables et le terminus Pointe du Lac d'ici 2030.

La capacité prévue pour la ligne est de 1 600 voyageurs par heure avec 160 cabines de 10 places (intervalle de 22 secondes en heure de pointe), ce qui offre une marge confortable à terme.

Il serait possible d'augmenter le nombre de cabines si la fréquentation devenait plus importante.

Pour une technologie de type monocâble, il est en effet possible d'aller jusqu'à un débit de l'ordre de 2 000 personnes par heure avec des cabines de 10 places.

A titre de comparaison, il est à noter que la capacité d'une ligne de bus peut avoisiner les 1 500 voyageurs à l'heure au maximum avec une exploitation par des véhicules articulés lorsqu'ils bénéficient d'aménagements continus et d'une priorité absolue très contraignante pour le reste de la circulation.

> Appréciation de la commission :

>Pour comparer significativement les deux modes de transport de transport, il faut tenir compte du contexte, et dans le cas présent le Câble A, contrairement aux bus, s'affranchit des difficultés de circulation, ce qui est un avantage certain.

Observation n° 9 :

Pour faire croire à la compatibilité du projet avec le SDRIF, Île-de-France Mobilités n'hésite pas à produire des documents inexacts.

Le principe d'une liaison de transport public entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges est cité au SDRIF pour une mise en service d'ici 2030. Le mode n'est pas précisé.

La carte du SDRIF ne comporte pas de cercle bleu pâle avec la mention « aire d'étude ».

Les pointillés en gris, montrent la hiérarchie des priorités du secteur en termes d'intérêt général pour la plus grande population possible, le pointillé épais l'emportant sur le pointillé beaucoup plus fin.

Notamment observation : V4,

Réponses du maître d'ouvrage :

1/ Calendriers respectifs de l'élaboration du SDRIF et de l'étude de la desserte du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges

Le projet de SDRIF Île-de-France 2030 a été arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 25 octobre 2012, soumis à enquête publique du 8 mars au 14 mai 2013, puis adopté par décret en conseil d'État le 27 décembre 2013.

L'étude de la desserte en transports collectifs des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges pilotée par le STIF s'est achevée par un comité de suivi en présence des élus du territoire le 26 septembre 2013.

2/ Figuration du projet de câble A dans le SDRIF

Seuls les projets de transports collectifs ayant fait l'objet d'une approbation du bilan de la concertation préalable à la date d'arrêt du projet de SDRIF figurent avec un tracé précis sur la carte de destination générale des territoires.

Le projet de SDRIF ne pouvant présumer de la conclusion de l'étude qui était en cours mentionne donc un principe de liaison et non pas précisément un projet de transport par câble.

Le projet figure donc en pointillé sur la carte.

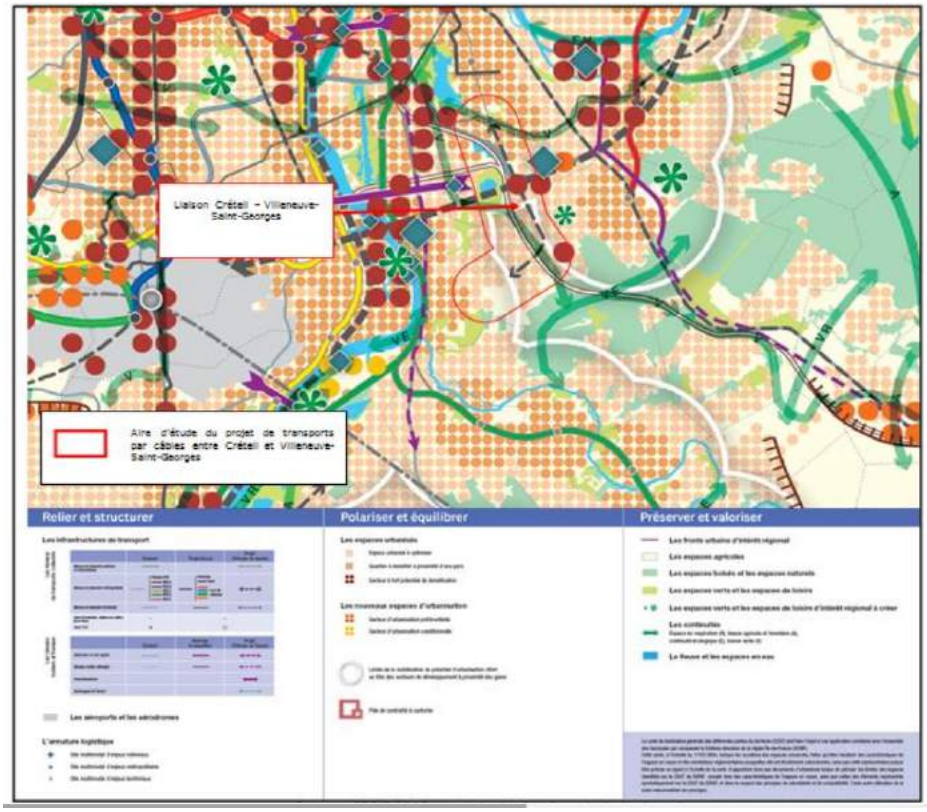
Le SDRIF distingue trois niveaux en matière de liaisons de transports collectifs pour le réseau existant et pour les projets :

- Niveau de desserte national et international ;
- Niveau de desserte métropolitain ;
- Niveau de desserte territorial.

Le niveau de desserte métropolitain est constitué par les lignes de RER, trains de banlieue et de métro. Le niveau de desserte territoriale comprend les lignes de tramway et de site propre bus.

La liaison inscrite dans le SDRIF correspondant au projet de câble A figure logiquement dans la catégorie du niveau de desserte territorial puisqu'il ne s'agit pas d'un projet de métro.

Par ailleurs, la carte de destination générale des territoires du SDRIF ne comporte pas de mention du type « aire d'étude ». Cette mention a été ajoutée dans le cadre du dossier d'Enquête publique (Pièce E du dossier d'enquête) du câble A afin que le lecteur puisse faire le lien entre la carte du SDRIF, qui ne comporte pas de légende de type nom de ville, et le secteur concerné par le projet de câble A.



Extrait du dossier d'enquête (Pièce E) avec ajout de l'aire d'étude du projet de câble A

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête note que le projet de SDRIF ne pouvant présumer de la conclusion de l'étude qui était en cours mentionne seulement un principe de liaison et non pas précisément un projet de transport par câble. Le projet figure donc bien en pointillé sur la carte.

Observation n° 10 :

L'étude inclut toujours Créteil et sa population dans l'analyse des conséquences de l'implantation du Câble, alors même que celui-ci est mis en place pour désenclaver les autres communes et n'aura aucun impact sur les modes de déplacement des habitants de Créteil, dans la zone dite de chalandise autour de la Pointe du Lac.

En effet, les 7 200 personnes de Créteil sont tournées vers Paris. Les prévisions retenues par Île-de-France Mobilités avec 11 000 à 12 000 voyageurs par jour. Sur la base de prévision de fréquentation, il y aurait 1 500 voyageurs à l'heure de pointe, dans les deux sens confondus. Le cumul ne doit pas dépasser 9 000 voyages par jour. En retenant 11 000 voyages par jour, il y a une exagération manifeste.

Notamment observation : V4,

Réponses du maître d'ouvrage :

La méthodologie de prévision de fréquentation est détaillée en Pièce F – Evaluations économiques et sociales, page 72 et suivantes.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête n'a pas de critique à formuler concernant la méthodologie de prévision de fréquentation détaillée dans le dossier.

Observation n° 11 :

La capacité de transport par câble indiquée dans le dossier est de 1 600 personnes (à la mise en service) et 2 000 personnes (à terme) alors même qu'avec des cabines de 10 places et un passage toutes les 28 secondes et 22 secondes aux heures de pointe, la capacité maximum est de 1 280 à 1 630 personnes.

Notamment observation : V4,

Réponses du maître d'ouvrage :

La capacité du transport indiquée dans le dossier d'enquête publique du Câble A est précisée en heures de pointe, au moment où le mode de transport est le plus sollicité.

Les fréquences annoncées dans le dossier d'enquête publique sont parfois des valeurs arrondies.

A la mise en service du Câble A, la fréquence de passage réelle sera comprise entre 27 et 28 secondes en période creuse et de 22.5 secondes en période de pointe. Cette estimation porte donc le nombre de voyageur à 1600 personnes/ heure en heures de pointe et à environ 1300 personnes / heure en période creuse.

En débit maximal, l'ajout de cabines permettra d'augmenter à 18 secondes en heures de pointe et à 22 secondes en période creuse les fréquences de passage des cabines (avec maintien de l'arrêt total des cabines en station).

Le nombre de passagers en heures de pointe est donc porté à 2 000 personnes.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête confirme que le calcul des fréquentations indiqué dans la réponse du maître d'ouvrage est exact.

Observation n° 12 :

En ce qui concerne le volume de voyageurs, il est attendu 13 000 voyageurs par jour pour le Câble A (même 20 000 sur le site internet du Câble A !), alors que la ligne 8 à la station Pointe du Lac en comptait 7 100 en 2015, voire 8 900 en journée de pointe. Les estimations sont donc disproportionnées quand elles sont mises en comparaison avec la fréquentation de la station du métro Pointe-du-Lac. Par contre, cela érigerait une réelle problématique en termes de saturation de la station de métro Pointe-du-Lac. Cet aspect n'est pas abordé dans le dossier.

Notamment observation : V4.

Réponses du maître d'ouvrage :

A l'heure de pointe du matin aujourd'hui, ce sont 2 000 voyageurs qui entrent à la station Pointe du Lac du métro 8, et 500 voyageurs qui en sortent. Sur l'ensemble de la journée, ce sont environ 10 500 voyageurs qui entrent et autant qui en sortent.

Le Câble A, grâce à des temps de parcours compétitifs par rapport au bus ou à la voiture individuelle, apportera un trafic supplémentaire à cette station.

A l'heure de pointe du matin et à l'horizon 2020, on estime ainsi que 1 200 voyageurs accèderont par le Câble A à la station Pointe du Lac, mais que seulement 900 d'entre eux emprunteront le métro, les autres privilégiant les lignes de bus (en particulier, la ligne 393) ou accédant directement à pied à leur lieu de destination. A cela s'ajoutent une centaine de voyageurs qui réalisent la correspondance entre le métro et le Câble sur cette période.

> Appréciation de la commission :

> L'objectif du Câble est de transporter des voyageurs des communes concernées et limitrophes, dont certains se rendent à Créteil pour rejoindre le métro. Sans le Câble A, ils le feraient par d'autres moyens.

Observation n° 13 :

- Le dossier déposé par le maître d'ouvrage ne démontre pas et n'expose pas clairement le besoin de désenclavement.
- Les chiffres avancés souffrent d'erreurs et d'approximations majorant l'intérêt prétendu du projet.

Notamment observation : C8,

Réponses du maître d'ouvrage :

L'accessibilité des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges est très limitée.

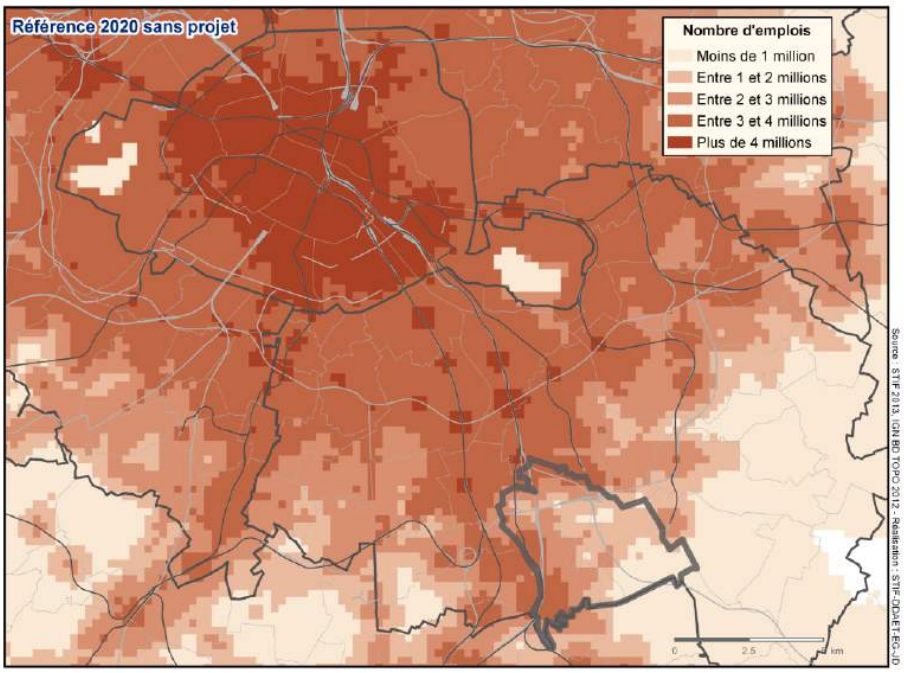
On peut analyser ce besoin de désenclavement en matière d'accès aux emplois comme le montre les cartes ci-après (cette analyse figure aussi dans l'annexe qui détaille les résultats de l'étude de 2012 – 2013).

Une grande part des actifs résidant sur le plateau ne peuvent atteindre qu'un million d'emplois depuis leur domicile en moins d'une heure de transports collectifs. Cette valeur n'atteignant 2 millions d'emplois que pour la partie ouest du plateau plus proche du RER D.

Ainsi, la mauvaise qualité de la desserte en transports collectifs réduit considérablement les possibilités de trouver un emploi et entraîne des temps de déplacements extrêmement longs.

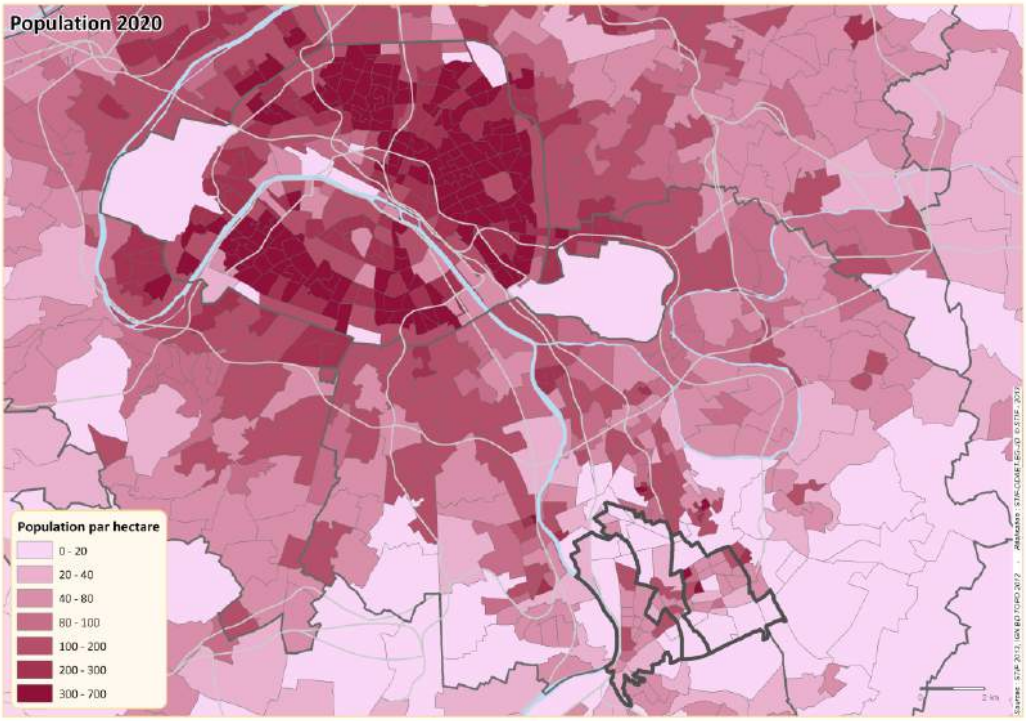
Pourtant, les quartiers du plateau sont aussi denses que d'autres secteurs du Val de Marne qui sont en comparaison bien mieux desservis.

Nombre d'emplois accessibles en transports collectifs en 2020 en moins de 60 minutes sans le projet de câble A :



Guide de lecture : Depuis un point figurant dans la couleur la plus claire, un actif atteint moins d'1 million d'emplois en moins d'une heure de transports collectifs. Depuis un point figurant dans la couleur la plus foncée, c'est 4 millions d'emplois qui peuvent être atteints en moins d'une heure.

Nombre d'habitants par hectare en 2020 :



Source : projections de population IAU Île-de-France

> Appréciation de la commission :

> Le besoin de désenclavement est avéré. Les erreurs et approximations évoquées par le public sont imprécises et non étayées.

- Sous-thème 1.2 - L'information.

Observation n° 1 :

Il est indiqué que les premières communications à la population ont eu lieu à partir de 2013. Soit le mode de communication n'a pas été judicieusement choisi soit il n'y a pas eu de communication réelle, l'information est arrivée très tardivement en 2016. Les pouvoirs publics disposaient des coordonnées de l'ensemble des propriétaires de la zone et aucune communication, à minima à cette cible, n'a été effectuée.

Notamment observation : E567,

Réponses du maître d'ouvrage :

Depuis ses débuts, le projet du Câble A-Téléval s'est inscrit dans différents temps d'information et d'échanges avec le territoire.

Les premiers échanges avec la population ont débuté dès 2013. Une première consultation a été organisée par le département du Val de Marne.

Le projet a été initié localement par la ville de Limeil-Brévannes puis transmis à la communauté d'agglomération Plaine Centrale.

Le Conseil Départemental du Val de Marne a pris le relai en 2010.

Le Conseil Départemental du Val de Marne a mené des études comparatives sur le mode et sur le tracé ainsi qu'une concertation fin 2013.

Ce premier temps d'échanges s'est tenu en amont des études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), donc en amont de la concertation préalable portée par Ile-de-France Mobilités en 2016. Cette première consultation avait été initiée par le Département et toutes les villes concernées par le tracé.

Ce temps d'échanges a eu lieu du 23 septembre au 31 octobre 2013.

Les modalités étaient les suivantes :

- Création d'une page internet dédiée au projet sur le site du département ;
- Un formulaire en ligne pour recueillir les avis ;
- 4 réunions publiques, **une dans chaque ville** ;
- Des expositions dans chaque ville permettant d'informer le public et de lui permettre de participer au temps d'échanges et de donner son avis via des cartes T à remplir ;
- Un communiqué de presse et plusieurs articles de presse ont permis de relayer la consultation.

Une réunion publique a bien eu lieu à Créteil le 11 octobre 2013 à 18h30 dans la salle de quartier du Port, située dans le Sud de la ville.

Lors de cette première consultation les avis favorables au projet étaient largement majoritaires : 97%. Il a donc été réalisé une communication réelle.

A l'automne 2016, après la réalisation des études du DOCP, **une concertation (au titre du code de l'urbanisme) a été organisée par Ile-de-France Mobilités**. (*Cf. bilan de la consultation de 2013 Pièce I dossier d'enquête chp.3).*

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que tout au long de son étude le projet de Câble A a fait l'objet d'une communication importante auprès du public.

Observation n° 2 :

Pas de droit de réponse accordé dans les publications locales.

Notamment observations : C4, C6,

> Réponses du maître d'ouvrage :

Les publications qui sont diffusées dans les journaux locaux ne relèvent pas d'Ile-de-France Mobilités mais bien des acteurs locaux.

> Appréciation de la commission :

> Effectivement cette question n'est pas du ressort d'Ile-de-France Mobilités.

- Sous-thème 1.3 - La concertation.

Observation n° 1 :

Sur le dispositif de concertation concernant la future station cristolienne Pointe du Lac.

- Deux réunions publiques ont été organisées lors de la phase de concertation : le 13 octobre 2016 à Limeil-Brévannes et le 20 octobre 2016 à Villeneuve-Saint-Georges.

Comme l'indique le dossier d'enquête publique, seule une rencontre des usagers de la ligne 8 du métro et des bus a été organisée à Créteil le 29 septembre 2016 (station Pointe du Lac du métro).

La commune ne peut que regretter cet état de fait s'agissant de l'une des deux villes terminus de la ligne.

- Le quartier des Sarrazins n'a pas eu de concertation de proposée, et les quelques habitants qui se sont déplacés sur les autres concertations à Limeil et VSG étaient supposés avoir des ateliers de conception avec IDF Mobilités, qui n'ont jamais eu lieu.

Notamment observations : C7, C8 mairie de Créteil, E421,

> Questions de la C.E. : en regard des difficultés que présentent l'insertion de l'arrivée de la ligne et la position de la station à la Pointe du Lac, et compte tenu de la sensibilisation des habitants du quartier de la Pointe du Lac à ce sujet, la C.E. s'étonne de l'absence d'une réunion publique de concertation à Créteil.

> Réponses du maître d'ouvrage :

Afin de mieux connaitre et prendre en compte le territoire dans lequel le projet s'insère, Île-de-France Mobilités et la société Res publicaont réalisé plus de dix entretiens collectifs avec de nombreux représentants et parties prenantes du territoire (collectivités, monde économique, associations, habitants, etc.) et notamment avec la ville de Créteil. Ces entretiens ont permis de mieux connaître les enjeux et les sujets de préoccupation concernant le projet, et d'échanger sur les attentes concernant les modalités de concertation et de communication. Les modalités d'échanges de la concertation préalable de 2016 ont donc été définies en accord avec les parties prenantes : elles ont permis de conduire une concertation adaptée aux enjeux et aux attentes du territoire.

Les modalités de la concertation du câble A ont été validées le **7 juillet 2016** lors du comité de concertation N°3, puis présentées **à l'ensemble des villes du tracé, la ville de Créteil n'a pas émis de remarque quant aux modalités de concertation proposées**.

Par ailleurs et comme évoqué dans l'observation de l'association des Sarrazins Sud de Créteil, une rencontre de proximité a eu lieu dans le quartier des Sarrazins à la sortie du métro 8.

Ces rencontres de proximité ont pour objectif d'aller à la rencontre des publics dans leurs lieux de vie, de manière conviviale et informelle. La rencontre de proximité à Pointe du Lac a eu lieu le 29 septembre de 17h à 19h30. Cette rencontre a permis de recueillir 92 contributions et la distribution d'environ 265 dépliants. Les échanges se sont tenus sur la base du dépliant d'information, de planches représentant le tracé et l'implantation des stations et de fiches d'avis. Plusieurs personnes sont venues spécifiquement pour obtenir des informations et donner leur avis. Elles ont bien volontiers accordé du temps aux échanges, qui ont été globalement très qualitatifs.

Des habitants du quartier des Sarrazins ont bien participé à cette rencontre et ont pu échanger longuement avec les équipes d'Ile-de-France Mobilités. Il ne s'agissait donc pas d'une réunion publique mais d'un temps d'échange particulier avec les habitants du quartier concerné par la future station Pointe du Lac.

Les habitants de Créteil ont également eu l'occasion de participer **aux deux réunions publiques organisées à Villeneuve-Saint-Georges et Limeil-Brévannes.**

> Appréciation de la commission :

> Les modalités de la concertation du Câble A ont été validées le 7 juillet 2016 lors du comité de concertation N°3, puis présentées à l'ensemble des villes du tracé. La ville de Créteil qui avait été partie prenante des modalités d'échanges de la concertation préalable de 2016, n'a pas émis de remarque quant aux modalités de concertation proposées.

Une rencontre de proximité a eu le lieu 29/09/2016 dans le quartier des Sarrazins à la sortie du métro 8. Cette rencontre a permis un large échange avec les habitants du quartier et permis de recueillir 92 contributions et la distribution d'environ 265 dépliants. Les habitants de Créteil pouvaient également participer aux deux réunions publiques organisées à Villeneuve-Saint-Georges et à Limeil-Brévannes. La concertation a donc été bien réelle et satisfaisante, bien que l'opportunité d'une réunion publique à Créteil n'ait pas été saisie.

Observation n° 2 :

- Lors de la concertation publique de 2016, l'association a pu rencontrer les acteurs du projet et obtenu l'engagement de participer à des ateliers de travail avec Île-de-France Mobilités. Ces ateliers se sont avérés être de simples présentations des avancées du projet. C'est un échec de la concertation.
- Les tracés alternatifs A, B et C ont fait l'objet d'une simple étude de « préfaisabilité » et ont été rejetés. Le trajet C serait incompatible avec le projet immobilier de Valéo et nécessiterait de déplacer la station des Temps Durables de 30 m. Ces raisons suscitent l'incompréhension de tous, un projet immobilier ne peut pas être supérieur à la santé humaine.

Notamment observation : V4,

> Questions de la C.E. : faute d'une concertation plus large, il semble que le dossier présente un déficit de précisions sur les caractéristiques et les raisons du rejet des solutions alternatives du tracé.

Réponses du maître d'ouvrage :

Dès le début 2017 avec la volonté d'engager une concertation continue (actions de dialogue et d'information réalisées entre la fin de la concertation préalable et le démarrage de l'enquête publique, cf. Pièce I Chapitre 3), Ile-de-France Mobilités a organisé des rencontres avec les acteurs locaux, les riverains et le grand public, pour échanger sur le projet avec les parties prenantes. Ile-de-France Mobilités a aussi mis en place des actions de communication, pour diffuser l'information sur les rencontres de la concertation continue et sur les avancées du projet à travers plusieurs outils : site internet, page Facebook, lettre d'information, vidéo, newsletter. (Cf. bilan de la concertation continue chapitre 3 pièce I du dossier d'enquête).

Lors de cette concertation continue, Ile-de-France Mobilités a organisé plusieurs réunions avec les riverains de Créteil (quartier Sarrazins Sud) :

1/ En octobre 2016, l'équipe projet a rencontré les membres du collectif du quartier Sarrazins Sud.

2/ 6 juillet 2017, l'équipe projet a présenté aux riverains les avancées des études depuis la concertation. Les participants à la réunion (équipe projet et riverains) ont échangé sur les propositions d'implantation de la station à Créteil Pointe du Lac, faites par l'Association des Sarrazins Sud, et sur les variantes retenues après l'approbation du bilan de la concertation.

Les membres de l'associations ont posé des questions sur l'implantation des pylônes et la qualité architecturale du projet.

3/ 19 mars 2018, l'équipe projet a présenté les tracés alternatifs étudiés et a échangé avec les membres de l'Association des Sarrazins Sud.

4/ 16 avril 2018, un nouvel échange a lieu avec l'association en présence de l'équipe de direction d'Ile-de-France Mobilités.

5/ 24 juillet 2018, un nouvel échange a eu lieu avec Monsieur le Député Mbaye à l'Assemblée Nationale en présence de la Directrice Générale Adjointe, de l'équipe projet et des représentants de l'Association des Sarrazins Sud à Créteil

Ile-de-France Mobilités a également organisé des réunions de travail avec les collectivités et notamment la ville de Créteil afin de présenter l'avancement des études d'insertion des variantes 1 et 2 puis des tracés alternatifs (tracé A et tracé B) entre les stations pointe du Lac et Temps Durables sollicités par la collectivité le 30 novembre 2017.

Ile-de-France Mobilités a également organisé des **rencontres avec le public** :

1/ La réunion avec les acteurs le 2 juillet 2018 à Créteil, (dont le compte -rendu est en annexe du bilan de la concertation continue Pièce I chp. 3 du dossier d'enquête) a accueilli environ 30 personnes sur invitation, l'association des Sarrazins Sud de Créteil et la Commune de Créteil étaient bien représentées lors de cette réunion.

2/ La fête du Câble, le 22 septembre 2018, la place Louise Vilmorin de Limeil-Brévannes a accueilli tout au long de la journée, les stands dédiés aux mobilités sur le territoire dont ceux dédiés au projet du Câble A. Le stand d'Ile-de-France Mobilités était animé par les membres de l'équipe projet.

3/ Une réunion publique le 16 octobre 2018 à Limeil-Brévannes, pour présenter l'avancée des études à l'ensemble des riverains concernés par le projet. L'association des Sarrazins était bien représentée lors de cette réunion ainsi que des habitants de Créteil.

L'ensemble des comptes-rendus est consultable dans le dossier d'enquête (Pièce I).

Le dossier présente donc bien des précisions sur les caractéristiques et les raisons du rejet des solutions alternatives.

> Appréciation de la commission :

> La volonté d'IdFM d'engager une concertation continue, à organiser des rencontres avec les acteurs locaux, les riverains et le grand public, pour échanger sur le projet avec les parties prenantes, est bien réelle. Cependant, si le public a bien perçu au cours de ces réunions que les solutions alternatives de tracés étaient abandonnées, il n'a pas été convaincu du bien-fondé de ces abandons par les argumentations développées.

- Sous-thème 1.4 - Le déroulement de l'enquête.

Observation n° 1 :

Contrairement aux samedis précédents, il était impossible d'accéder aux cahiers de l'enquête publique à la mairie de Villeneuve-Saint-Georges ce samedi matin 11 mai.

Notamment observations : E895, E1177, P42,

> Remarque de la C.E. : conformément à l'arrêté préfectoral, le dossier était consultable aux services techniques de la ville, rue de Balzac, ce service n'est pas ouvert le samedi et l'arrêté ne prévoyait pas le report du dossier en mairie. Néanmoins la consultation du dossier et la remise d'observations étaient possibles sur internet.

Réponses du maître d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités le regrette.

Observation n° 2 :

- Je suis très surpris des possibilités de déposer des avis anonymes sur le registre officiel. Il semble en effet que des opposants au projet multiplient les avis dans des proportions disproportionnées par rapport à leur représentativité.
- Une personne s'inquiète au sujet de la régulation des avis exprimés sur ce registre, considère qu'en démocratie une personne doit compter pour un avis même si une personne apporte curieusement 100 contributions, contre le projet.

Si l'expression de tous est indispensable, la distorsion créée par ce procédé est problématique pour le recueil le plus fidèle de l'avis réel des populations. Des personnes s'interrogent sur la signification des avis exprimés par les observations répétitives.

Notamment observations : E87, E556, E895, E1177,

> Remarque de la C.E. : Le nombre d'observations répétitives est peu important et celles-ci sont difficilement identifiables avec certitude, les réponses anonymes étant parfaitement valables.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les registres d'enquête publique se doivent de laisser la possibilité d'une réponse anonyme, sur le papier comme sur l'électronique, car les deux sont équivalents. Le registre laisse cette possibilité.

Dans le cadre d'un registre légal, Le Règlement Général de Protection des Données (RGPD) doit être en partie pris en compte. Ainsi ne sont collectées que les données strictement nécessaires.

Il est également important de noter que le système est sécurisé et que personne ne peut altérer les données soumises au registre.

Observation n° 3 :

La SMER (La Tégéval) réfute catégoriquement l'usage détourné qui a été fait de son courrier du 24 avril 2019 par l'association des Sarrazins. Tégéval et Téléval sont complémentaires.

La SMER souligne les bénéfices environnementaux du téléphérique. Elle est soucieuse d'améliorer le cadre de vie des habitants, et émet un avis favorable sans réserve au projet du Câble A.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les échanges entre Ile-de-France Mobilités et le SMER la Tégéval ont été initiés avant le lancement des études du DOCP du Câble A.

Tout au long des études (2014-2018) les échanges avec le SMER se sont poursuivis régulièrement et en étroite collaboration afin que les deux projets se valorisent mutuellement.

Ile-de-France Mobilités se réjouit de la contribution du SMER la Tégéval en faveur du Câble A et de son soutien exprimé auprès de la Commission d'enquête.

Ile-de-France Mobilités s'engage à poursuivre le travail partenarial aux travers des prochaines phases du projet afin d'honorer ses engagements auprès du SMER la Tégéval.

> Appréciation de la commission :

> La C.E. prend acte de cette déclaration de la SMER ; et de l'engagement d'IdFM à poursuivre le travail partenarial aux travers des prochaines phases du projet afin d'honorer ses engagements auprès du SMER la Tégéval.

Thème 2 : Le tracé général de la ligne et ses problématiques.

Le thème 2 a recueilli **9,9 %** du total des observations.

- Sous-thème 2.1 - Les alternatives au tracé de la ligne.

Observations n° 1 :

- Nombreuses demandes pour que des études soient menées le plus tôt possible pour un prolongement du Câble A au RER D à Villeneuve St Georges, ou à défaut que le terminus soit plus proche du centre-ville pour faciliter la correspondance avec la ligne de RER D.

- La ligne est bien trop courte, et il faudrait que le départ soit à la Préfecture de Créteil et l'arrivée à l'hôpital de VSG.

- Serait favorable au projet s'il y avait une gare RER à chaque bout de la ligne, pour éviter aux usagers des banlieues de passer par la zone gare de Lyon pour les changements (RER A et RER D).

- Il est dommage de ne pas avoir poursuivi le tracé pour relier le RER D, soit à VSG depuis Bois Matar, soit à Pompadour depuis Pointe du Lac.

Notamment observations : E8, E80, E136, E146, E178, E221, E223, E267, E351, E353, E382, E401, E421, E431, E460, E465, E476, E522, E636, E643, E650, E960, E1175, G8.

> Questions de la C.E. :.De nombreuses personnes considèrent que le tracé n'est pas pertinent et que la ligne devrait être prolongée :

1) Depuis la station du Bois Matar jusqu'à proximité de la gare RER de Villeneuve-Saint-Georges ou, pour le moins, plus près du centre-ville,

2) Depuis la Pointe du Lac jusqu'à la préfecture ou jusqu'à la gare de Créteil-Pompadour (RER D),

3) La ligne devrait relier les 2 réseaux, RER A et RER D, pour soulager le transfert à la Gare de Lyon.

Réponses du maître d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités confirme avoir étudié le prolongement vers les gares du RER D dès l'initialisation des études du DOCP (2014).

Ces études ont montré que le prolongement jusqu'à la gare de Villeneuve-Saint-Georges induirait un survol de bâtiments relativement haut et/ou à proximité immédiate de façades d'immeubles, mais également l'expropriation de nombreux terrains afin d'implanter des pylônes et la réalisation d'une station intermédiaire.

En effet, le Câble ne peut relier qu'en ligne droite la distance entre deux stations, ainsi une nouvelle station devrait donc être implantée afin d'accéder au pôle d'échanges de Villeneuve-Saint-Georges, ce qui nécessiterait également l'abattage de plusieurs arbres hauts du parc Beauregard et l'acquisition de foncier permettant d'accueillir cette station intermédiaire (bien plus longue qu'une station d'extrémité).

Par ailleurs, à l'arrivée au pôle d'échanges de Villeneuve-Saint-Georges, il serait aussi nécessaire de démolir des bâtiments situés rue des Fusillés.

Enfin, l'insertion d'une station de téléphérique au sein du pôle d'échanges serait compliquée au regard des difficultés de circulation existantes et de la faible emprise disponible autour du pôle d'échanges (présence d'immeubles, RN 6, faisceau ferroviaire, gare).

Le pôle d'échanges de Créteil Pompadour, quant à lui, est distant de plus de 2 kilomètres par rapport à la station Pointe du Lac. Rejoindre en câble cette station du RER D implique le survol du quartier d'habitations du nouveau monde à Créteil, ce qui induirait un survol de bâtiments et l'expropriation de terrains pour mettre en place les pylônes.

La mise en place du terminus du Câble à la gare RER D de Créteil Pompadour plutôt qu'à Pointe du Lac et depuis la station Temps Durables est techniquement complexe.

En effet, ce tracé induirait le survol direct en surplomb de nombreuses habitations ainsi que le passage au-dessus des faisceaux ferroviaires de Valenton et à Villeneuve-Saint-Georges.

Ile de France Mobilités rappelle que le Câble A ne survole directement aucun immeuble d'habitation ni de maison individuelle sur les 4.5 Km de son parcours.

Ce tracé impliquerait également le survol de la station d'épuration du SIAAP Valenton **ICPE classé SEVESO seuil haut**. Une étude de danger spécifique à cette interface doit être réalisée avant de pouvoir valider la possibilité d'un tel survol.

En outre, le Câble A ne desservirait ainsi pas directement Créteil, centre du bassin de vie.

Le prolongement jusqu'à la station Créteil Préfecture créerait quant à lui un doublon avec la ligne de métro et pose des questions de survol de la RD1 sur plusieurs centaines de mètres.

Le Câble A tend à répondre à la demande de déplacements vers Créteil, qui concentre de nombreux équipements, commerces et administrations, depuis les communes de Valenton, de Limeil-Brévannes et de Villeneuve-Saint-Georges.

Le projet permet également de connecter ces communes au Grand Paris Express (Créteil l'Echât) via une correspondance par la ligne 8 du métro.

Depuis la station Pointe du Lac, une connexion vers le pôle d'échanges Créteil Pompadour sera possible en empruntant la ligne du TCSP 393 (Sucy-Bonneuil RER / Thiais - Carrefour de la Résistance).

Enfin, le prolongement du Câble vers la gare du RER A de Sucy-Bonneuil s'avère également impossible sans survol d'habitations. Que ce soit au départ des stations Temps Durables, Emile Zola ou Emile Combes, le tracé implique le survol de nombreuses habitations dans les quartiers pavillonnaires de Villeneuve Saint Georges.

Néanmoins, les utilisateurs du Câble A pourront rejoindre la gare de Sucy-Bonneuil avec la ligne de bus 393 notamment. Ils pourront également rejoindre le RER D depuis la station bois Matar en empruntant la ligne de bus J1-J2 ou bien depuis la station Pointe du Lac via la ligne de bus 393 (cf partie 3.2 de la pièce B du DEUP).

> Appréciation de la commission :

> Le prolongement jusqu'à la gare de Villeneuve-Saint-Georges induirait un survol de bâtiments relativement haut et/ou à proximité immédiate de façades d'immeubles, mais également l'expropriation de nombreux terrains afin d'implanter des pylônes et la réalisation d'une station intermédiaire.

L'arrivée au pôle d'échanges de Villeneuve-Saint-Georges nécessiterait de démolir des bâtiments situés rue des Fusillés.

L'insertion d'une station de téléphérique au sein du pôle d'échanges serait compliquée au regard des difficultés de circulation existantes et de la faible emprise disponible autour du pôle d'échanges.

Le pôle d'échanges de Créteil Pompadour est distant de plus de 2 kilomètres par rapport à la station Pointe du Lac. Rejoindre en câble cette station du RER D implique le survol du quartier d'habitations du nouveau monde à Créteil, ce qui induirait un survol de bâtiments et l'expropriation de terrains pour mettre en place les pylônes.

Le tracé retenu du Câble A ne survole directement aucune habitation (immeuble ou maison individuelle) sur les 4.5 km de son parcours.

Pour ces différentes raisons, la commission d'enquête valide le choix des stations terminus à la Pointe du Lac à Créteil et au Bois Matar à Villeneuve-Saint-Georges.

Observations n° 2 :

Cette observation souligne la non pertinence du tracé, le peu de flexibilité sur le rajout d'une gare dans le futur, ou la gestion des flux (tourne en continu que ce soit aux heures de pointe ou aux heures creuses).

Notamment observation : E629.

Réponses du maître d'ouvrage :

Pertinence du tracé :

Ile-de-France Mobilités précise que le choix du tracé du Câble A a été déterminé à partir des multiples contraintes urbaines du secteur d'étude (territoire fortement urbanisé, nombreuses coupures urbaines…) et des nombreuses contraintes d'implantation du transport par câble (tracé en ligne droite, gabarit de survol) en milieu urbain.

Flexibilité du transport par câble :

La technologie monocâble n'exclut pas le rajout d'une station dans le prolongement de la ligne. Des travaux conséquents d'adaptation des stations et des systèmes seraient alors à réaliser.

Ile-de-France Mobilités précise que les différents scénarios de tracés qui ont été écartés sont détaillés ci-dessus (Thème 2, observation 1).

Gestion des flux :

En heures creuses, les conditions d'exploitation du Câble seront adaptées. La vitesse de rotation du câble sera réduite et la fréquence entre deux cabines augmentée. Une adaptation de l'exploitation du câble à la fréquentation est donc prévue.

Néanmoins, comme pour les offres de bus ou de tramway, un arrêt complet de la ligne pendant les heures d'ouverture du Câble ne permettrait pas de garantir une offre de transport à l'ensemble des voyageurs.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête estime qu'effectivement la technologie monocâble n'exclut pas le rajout d'une station dans le prolongement de la ligne et constate qu'en heures creuses, les conditions d'exploitation du Câble pourront être adaptées et la vitesse de rotation du câble sera réduite et la fréquence entre deux cabines augmentée. Une adaptation de l'exploitation du câble à la fréquentation est donc prévue.

Observations n° 3 :

Serait-il possible de rapprocher le terminus (du Câble A) de la gare SNCF (RER D à VSG) pour rejoindre le centre-ville de Créteil ?

Notamment observation : E106.

Réponses du maître d'ouvrage :

Comme évoqué en réponse à l'observation n°1 (sous-thème 2.1), le prolongement du Câble A après la station Bois Matar vers le RER D à Villeneuve Saint Georges est très complexe.

La jonction du Câble vers la gare de Villeneuve-Saint-Georges implique le survol du centre ancien de Villeneuve-Saint-Georges et de nombreuses habitations.

Bien que la législation autorise le survol d'habitations, le passage au-dessus d'un quartier de logements pose des questions d'acceptation, d'intégration et nécessite l'expropriation de certains terrains pour l'implantation des pylônes.

L'insertion de la station au sein du pôle d'échanges serait également très complexe.

La ligne de bus J1-J2 existante permet de rejoindre la gare du RER D de VSG depuis la station terminus Bois Matar.

> Appréciation de la commission :

> Voir appréciation observation 2.1

Observations n° 4 :

Nous ne souhaitons pas que cette ligne passe à proximité immédiate de notre site (immeuble Valéo) pour des raisons de confidentialité. Ce site est un centre de Recherche et de Développement pour le confort et l'aide à la conduite des conducteurs et les véhicules autonomes.

La nature de nos développements doit rester confidentielle, dans ce domaine très compétitif. Le passage de cabines à proximité immédiate ou au-dessus de notre site mettrait en péril les règles de confidentialité imposées par nos clients. Et pourrait également empêcher l'extension de notre bâtiment prévue par la suite.

Notamment observation : E749.

> Question de la C.E. : quelle réponse du maître d'ouvrage à cette demande ? Comment s'apprécie-t-elle en regard de la situation de proximité des immeubles d'habitation de la Pointe du Lac ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Au cours des études du Schéma de Principe, Ile-de-France Mobilités a rencontré la société Valéo afin de présenter le projet du Câble A et obtenir des informations relatives au centre de recherche et de développement dont le permis de construire n'était pas encore délivré par la Commune de Créteil.

Lors de cet échange, la société Valéo a fait part du caractère extrêmement confidentiel de sa piste d'essai réalisée en périphérie de son bâtiment et empruntée par des prototypes de différents constructeurs automobiles. Plusieurs solutions ont été évoquées afin de respecter la confidentialité de l'équipement au regard du tracé retenu au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique :

- Des solutions pourraient être mises en œuvre par la société Valéo,
- D'autres dispositions, telles qu'un design des cabines limitant le sentiment d'intrusion visuelle, ont été évoquées de même qu'elles l'ont été avec l'association des Sarrazins et pourront être étudiées dans la suite du projet.

En adéquation avec sa contribution au cours de l'enquête publique, la société Valéo avait fait part à Ile-de-France Mobilités de l'incompatibilité du tracé C (ou Sarrazins) au regard du caractère confidentiel et de l'extension programmée du centre de recherche et de développement plus au sud.

En tenant compte de l'oscillation maximale que peut prendre les véhicules en mouvement, (c'est-à-dire en tenant compte de la distance de sécurité règlementaire de 1,5 mètre, des effets de la chaleur et de la déviation latérale maximale du au vent), la distance la plus faible entre les cabines et le centre de recherche Valéo est de 16 mètres.

> Appréciation de la commission :

> La distance la plus faible entre les cabines et le centre de recherche Valéo sera de 16 mètres, ce qui est conforme à la règlementation. Des dispositions, telles qu'un design des cabines limitant le sentiment d'intrusion visuelle, ont été évoquées de même qu'elles l'ont été avec l'association des Sarrazins et pourront être étudiées dans la suite du projet. Mais c'est à la société Valéo qu'il appartiendra de rechercher des solutions propres à protéger la spécificité de ses activités. La société Valéo avait la parfaite connaissance du projet de téléphérique lorsqu'elle a sollicité le permis de construire des ses bâtiments.

- Sous-thème 2.2 - Le positionnement des stations et des équipements.

Observations n° 1 :

- La commune de Créteil a fait part à de nombreuses reprises de sa grande préoccupation quant au tracé retenu par Ile-de-France Mobilités en raison de sa proximité très importante avec les immeubles d'habitation du quartier résidentiel des Sarrazins Sud, une cabine passant toutes les 22/28 secondes, 20 heures par jour et 355 jours par an à 14 mètres en vue oblique (10 mètres en horizontal) des logements les plus exposés.

- Elle considère que l'emplacement de la gare de Créteil est mal choisi. Les nuisances visuelles et sonores seront importantes sur une large tranche horaire. Le Téléval est indispensable, cependant il faut prévoir un trajet qui comporte le moins de nuisances possibles pour les habitants du quartier des Sarrazins, ce qui implique le déplacement de la gare de la Pointe du Lac.

- Ce sujet a généré les remarques suivantes :

  - Avons-nous imaginé un téléphérique à 8 mètres de notre intimité !
  - Un projet lancé sous effets programmés, déshumanisés pour nous enfermer,
  - Le tracé doit permettre le moins de nuisances possibles.
  - Il y a autour du quartier des Sarrazins énormément d'entreprises et la maison du handball que cela gênerait beaucoup moins.
  - Le téléphérique doit passer à une distance entre 8 et 12 m des fenêtres avec 3 nuisances majeures : le paysage, le bruit, la visibilité.
  - À l'origine du projet pour cela, le Câble devait relier Limeil-Brévannes à la gare RER D de Créteil-Pompadour et en aucun cas le terminus de la ligne 8 Créteil-Pointe du Lac. Les pylônes, câbles et cabines ne devaient donc pas passer devant le quartier des Sarrazins !

Notamment observations : C8 mairie de Créteil, E81, E109, E178, E245, E223, E226, E251,E 267, E281,E 293, E346, E347, E430, E443, E510, E542, E567, E622, E651, E652, E699, E718, E781, E786, E835, E837, E865, E878, E1171, E1175, E1176, C4, C9, G8,

> Question de la C.E. :.la ville de Créteil et de nombreux Cristoliens se montrent favorables au projet de téléphérique, mais s'opposent catégoriquement à l'emplacement retenu pour la station et, par voie de conséquence, au trajet de la ligne, en raison des nuisances qu'ils considèrent avoir à subir. Est-ce qu'Ile de France Mobilités a suffisamment apprécié l'importance de ces nuisances pour les riverains de la ligne à la Pointe du Lac, et suffisamment pris en compte les caractéristiques des positionnements alternatifs à la station de la Pointe du Lac ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Les impacts du Câble A sur le quartier d'habitation des Sarrazins Sud sont évalués dans l'étude d'impact. A partir des études préliminaires, les impacts acoustiques, sur le paysage et la covisibilité ont été évalués dans la pièce E, chapitre 6.

Dès l'initialisation des études du DOCP (2014), Ile-de-France Mobilités a requestionné l'ensemble du tracé et des sites d'implantation des stations envisagés au cours des études précédentes, réalisées depuis 2008 par la Commune de Limeil-Brévannes, puis le Département du Val-de-Marne.

Au cours des premiers mois d'études, Ile-de-France Mobilités a identifié, en plus des variantes 1 (au-dessus des voies de remisage du métro) et 2 (au-dessus de la RD1), la possibilité d'implanter la station Pointe du Lac au droit de l'ancien parking Duvauchelle.

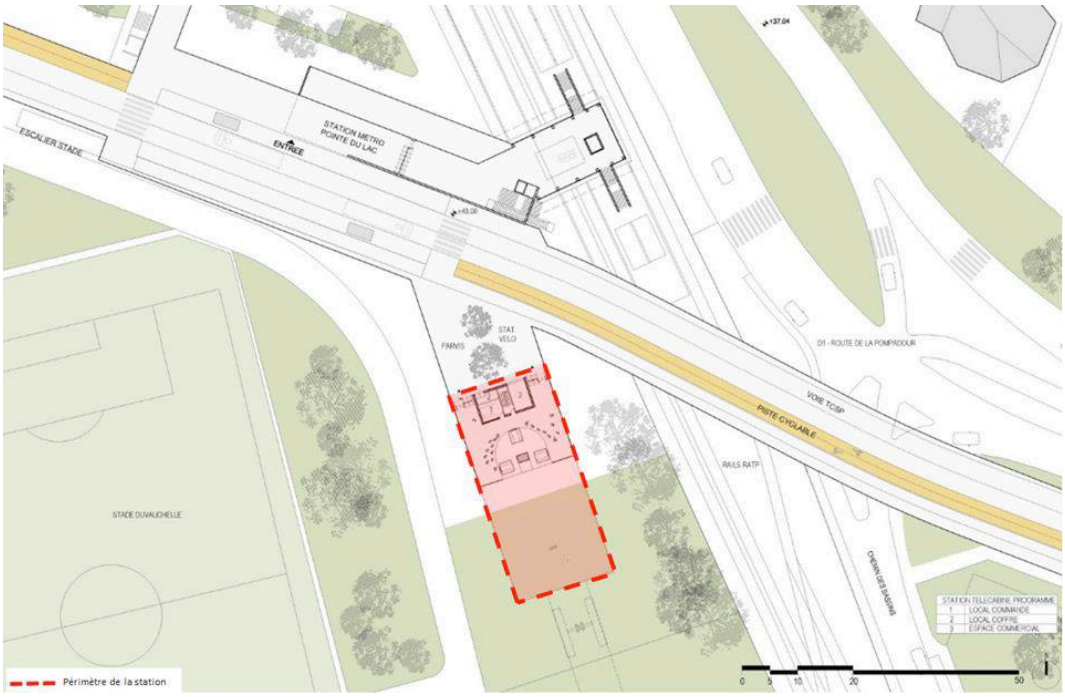
Site d'accueil envisagé de la station Pointe du Lac du Câble A par Ile-de-France Mobilités
Prises de vues réalisées au cours des études du DOCP (2015)

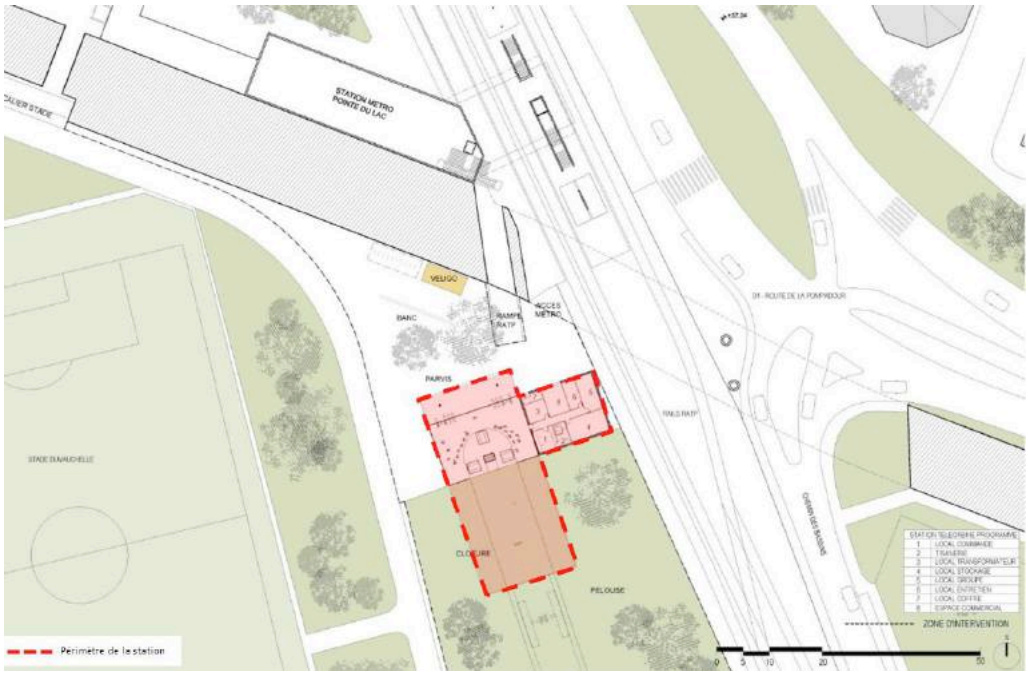
Ce site d'accueil de la station du Câble A (appelé « Variante Duvauchelle » au DOCP et variante 2 et 2bis au cours des études préliminaires puis du Schéma de Principe), à l'ouest des voies de remisage, permettait de réaliser la station sans contrainte technique majeure (en marge des voies de remisage de la ligne 8 et en marge d'axe routier) tout en éloignant les cabines des immeubles d'habitations.

Pour cette station, Ile-de-France Mobilités a étudié deux configurations différentes :

- une implantation en rez-de-chaussée permettant une connexion rapide avec les quais du métro de la ligne 8 ;

- une implantation au niveau du site propre accueillant aujourd'hui les lignes 393, K et 23.





Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du Câble A : Pièce E – volume 3, chapitre 5

Plans techniques des deux configurations de la station envisagée au droit du parking Duvauchelle

Ces deux configurations ont été étudiées en plus des variantes 1 et 2, par la RATP en 2015, afin d'identifier les impacts possibles sur l'exploitation de la ligne 8.

Ces variantes ont été présentées à la ville de Créteil et la Communauté d'Agglomération Plaine Centrale au cours de la réunion tenue le 6 janvier 2015, de la réunion sectorielle du 21 avril 2015 et du comité technique du 13 avril 2015.

Compte tenu des réflexions entreprises dans le cadre du projet Est Duvauchelle, Ile-de-France Mobilités a proposé à la Commune de Créteil et la Communauté d'agglomération **d'adapter les composantes du projet urbain afin de le rendre compatible avec le Câble A**.

Dans un courrier daté reçu le 4 mai 2015, le Député-Maire de Créteil indique à propos de ce scénario :

« Conserver ce scénario d'implantation, incompatible avec le développement en cours du secteur, conduit à de réels risques. En effet, ce scénario paraissant en première approche être le plus avantageux en termes de couts et faisabilité technique, il pourrait rallier la préférence de certains partenaires. De même, en phase de concertation, il est fort possible qu'il soit privilégié par certains habitants, la station étant plus éloignée de l'immeuble des Sarrazins Sud ». (…)

« Pour ces raisons, je vous saisis, en qualité de Président de Plaine Centrale et de Député-Maire de Créteil, pour que seules les options prenant en compte le développement de ce quartier de Créteil soient approfondies ».

En conséquence la variante « Duvauchelle » (appelée également variantes 2 et 2bis au cours des études) a été écartée à l'issue du DOCP.

Par ailleurs, au cours des études du DOCP (2014-2016), de la concertation préalable (automne 2016) et **jusqu'au 1er trimestre 2018, la Commune de Créteil n'a jamais remis en cause les variantes d'insertion étudiées de la station Pointe du Lac en surplomb des voies de la ligne 8 (variante 1) ou de la RD1 (variante 2)**.

Pour rappel, le permis de construire du complexe hôtelier a été délivré par la Commune de Créteil le **23 décembre 2016** ; soit après l'approbation du DOCP du Câble A, en juillet 2016, et après la concertation préalable, qui s'est déroulée du 26 septembre au 28 octobre 2016.

Le permis de construire du Centre de recherche et de Développement Valéo a été délivré par la Commune de Créteil le **20 juillet 2018**.

Concernant le tracé alternatif « Sarrazins » (proche du tracé Duvauchelle étudié en 2015 et écarté à la demande de la commune) et son impact sur le projet urbain aucune mesure architecturale, aucune adaptation (réduction du nombre d'étages, modification de la conception du bâtiment…) n'ont donc été prises par la Commune de Créteil afin de rendre possible un autre site d'accueil de la station du Câble A et de son tracé dans le cadre de ces projets.

A la demande de la Commune de Créteil (30 novembre 2017) et des représentants de l'Association de Sarrazins Sud de Créteil, des tracés alternatifs ont fait l'objet d'études de préfaisabilité (niveau d'études moins détaillé que les études préliminaires), permettant d'en déterminer les principaux avantages et les principales contraintes et de conclure sur leur intérêt.

Les tracés alternatifs ayant fait l'objet d'études de préfaisabilités sont présentés dans la pièce E chapitre 5 du dossier d'enquête publique.

Les nombreuses contraintes et coupures urbaines du secteur de Pointe du Lac ainsi que la nécessité de proposer une intermodalité acceptable avec la station du métro 8 rendent complexe l'implantation de la station Pointe du Lac du Câble A.

Ile-de-France Mobilités rappelle enfin que la variante d'implantation de la station Pointe du Lac au-dessus de la RD1 est la **variante privilégiée par 57% des sondés lors de la concertation publique réalisée en 2016**.

Cette variante a été améliorée depuis la concertation de 2016 pour s'adapter au mieux aux contraintes du site.

> Appréciation de la commission :

>Au cours des premiers mois d'études, Ile-de-France Mobilités a identifié, en plus des variantes 1 (au-dessus des voies de remisage du métro) et 2 (au-dessus de la RD1), la possibilité d'implanter la station Pointe du Lac au droit de l'ancien parking Duvauchelle. Cette variante n'a pas été retenue à la demande du député-maire de Créteil afin de privilégier le développement de ce quartier de Créteil.

A la demande de la Commune de Créteil (30 novembre 2017) et des représentants de l'Association de Sarrazins Sud de Créteil, des tracés alternatifs ont fait l'objet d'études de préfaisabilité, permettant d'en déterminer les principaux avantages et les principales contraintes et de conclure sur leur intérêt. D'autres variantes ont donc bien été prises en compte par Ile-de-France Mobilités.

Observations n° 2 :

Sur la nécessite d'approfondir les études relatives à la variante dénommée « Sarrazins » (Duvauchelle sur le plan).

- Soucieux de favoriser la réalisation du Câble A-Téléval tout en préservant les conditions d'habitat dans un environnement urbain de qualité, la commune de Créteil a sollicité la réalisation d'une étude complète permettant une solution de tracé dénommée « Sarrazins » survolant le site du projet de développement aujourd'hui consolidé dans le secteur du chemin des Bassins et qui permettrait d'éloigner le Câble A Téléval de près de 70 mètres des habitations au niveau de la station Pointe du Lac.
- Pour rappel, ce projet de développement, dont le Câble A-Téléval pourrait ainsi se nourrir, accueille la Maison du Handball. Par ailleurs, deux hôtels 3 et 4 étoiles et un immeuble d'activité et de recherche pour le compte du groupe international Valeo sont en cours de construction. Comme l'indique le dossier d'enquête publique, Ile-de-France Mobilités a réalisé une étude de préfaisabilité sur le tracé alternatif « Sarrazins » avec pour conclusion : « Compte tenu des fortes contraintes techniques pesant sur le tracé : incompatibilité avec le projet Duvauchelle ; forte proximité avec la ligne LGV ; déplacement de la station Temps Durables, le tracé Duvauchelle n'a pas été retenu ».

- La commune s'étonne que l'on puisse à la fois lui opposer un délai nécessaire d'études complémentaires de huit à dix mois jugé inacceptable pour le projet et, quelques semaines après, lui opposer des raisons techniques d'une préfaisabilité écartant définitivement ce tracé alternatif, sans avoir expertisé chacune des contraintes précitées. Dans ce contexte, et au regard des préoccupations fondées des Cristoliens et des solutions susceptibles d'être apportées par ce tracé alternatif, la commune de Créteil sollicite la réalisation d'études approfondies de celui-ci. Seule Cette réelle expertise serait susceptible de permettre le développement du Téléval Câble A dans les meilleures conditions possibles pour la population cristolienne la plus directement concernée.

Notamment observations : C7 mairie de Créteil, E223, E245, E267, E281, E293, E651, E776, E778, E802, E837, E865, E1157, E1171, C4.

> Question de la C.E. : Le tracé C, proposé par les habitants du quartier Sarrazins Sud est présenté dans le dossier " Pièce 3, chapitre 5, pages 16, 17 et 18", avec les particularités et contraintes techniques suivantes :

- Le tracé n'a pas d'incidence notable sur le coût du projet, ni sur le temps de parcours de la ligne.

*- Le problème du survol du projet du Centre de recherches Valéo (**Quelle législation pourrait interdire un impact de l'entreprise Valéo ?**)*

- La proximité du viaduc de la ligne LGV.

- Le déplacement de la station "Temps Durables", et l'impact sur le tronçon jusqu'à la station "Émile Zola".

À noter qu'un léger dévoiement de la ligne, avec une station intermédiaire, ou tout autre dispositif, paraît envisageable.

Ce tracé présente de fortes contraintes techniques, mais des adaptions n'apparaissent pas impossibles, et sa non faisabilité n'est pas avérée. Aussi la commission d'enquête s'étonne, compte tenu de l'importante diminution des nuisances qui en résulterait pour les habitants du quartier de la Pointe du Lac, qu'Ile de France Mobilités n'ait pas réalisé une étude complète de cette solution. La C.E. demande une réponse complète et argumentée à ce questionnement.

Réponses du maître d'ouvrage :

Dès l'initialisation des études du DOCP (2014), Ile-de-France Mobilités a requestionné l'ensemble du tracé et des sites d'implantation des stations envisagés au cours des études précédentes, réalisées depuis 2008 par la Commune de Limeil-Brévannes, puis le Département du Val-de-Marne.

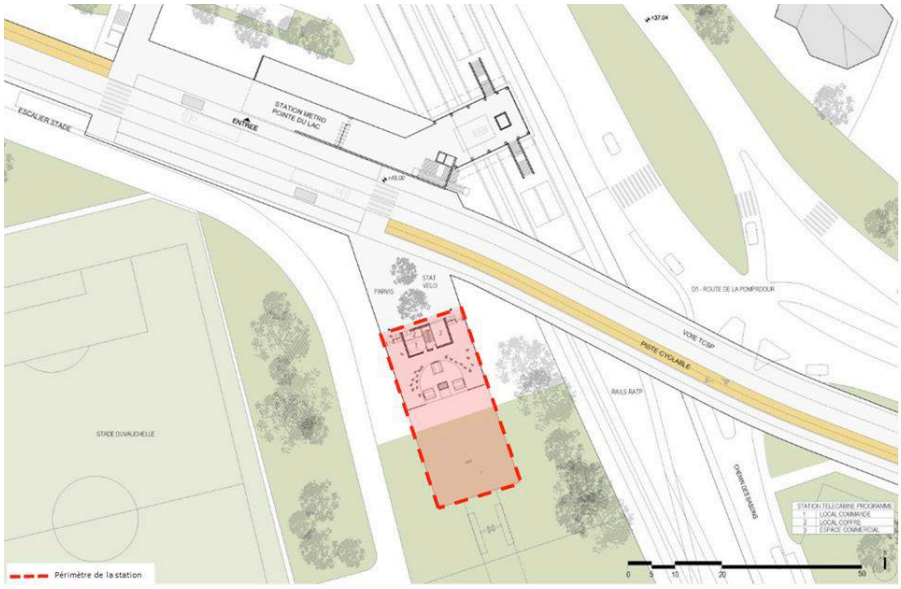
Au cours des premiers mois d'études, Ile-de-France Mobilités a identifié, en plus des variantes 1 (au-dessus des voies de remisage du métro) et 2 (au-dessus de la RD1), la possibilité d'implanter la station Pointe du Lac au droit de l'ancien parking Duvauchelle.

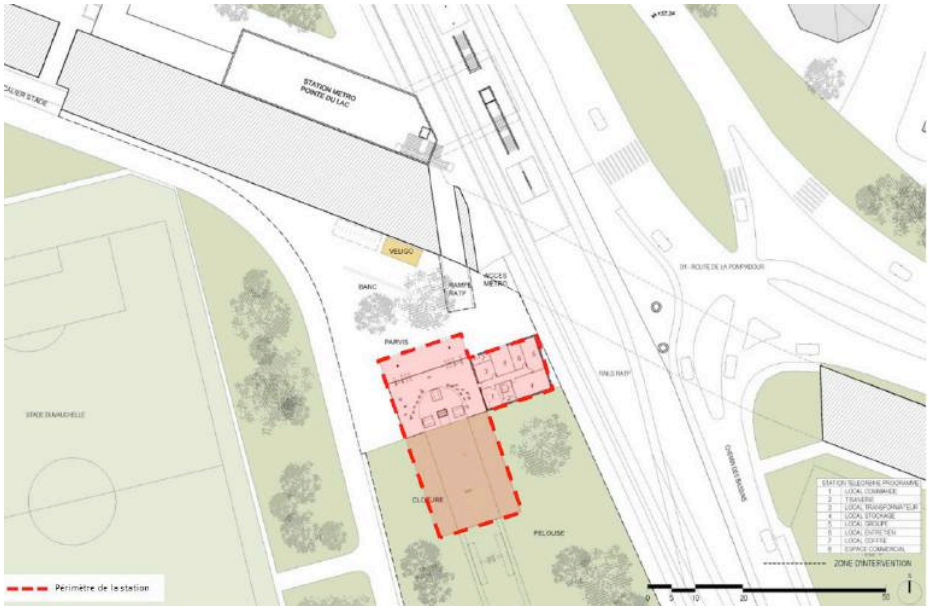
Site d'accueil envisagé de la station Pointe du Lac du Câble A par Ile-de-France Mobilités
Prises de vues réalisées au cours des études du DOCP (2015)

Ce site d'accueil de la station du Câble A (appelé « Variante Duvauchelle » au DOCP et variante 2 et 2bis au cours des études), à l'ouest des voies de remisage, permettait de réaliser la station sans contrainte technique majeure (en marge des voies de remisage de la ligne 8 et en marge d'axe routier) et permettait d'éloigner les cabines des immeubles d'habitations.

Pour cette station, Ile-de-France Mobilités a étudié deux configurations différentes :

- une implantation en rez-de-chaussée permettant une connexion rapide avec les quais du métro de la ligne 8 ;
- une implantation au niveau du site propre accueillant aujourd'hui les lignes 393, K et 23.





Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du Câble A : Pièce E – volume 3, chapitre 5

Plans techniques des deux configurations de la station envisagée au droit du parking Duvauchelle

Ces deux configurations ont été étudiés en plus des variantes 1 et 2, par la RATP en 2015, afin d'identifier les impacts possibles sur l'exploitation de la ligne 8.

Ces variantes ont été présentés à la Commune de Créteil et la Communauté d'Agglomération Plaine Centrale au cours notamment de la réunion tenue le 6 janvier 2015, de la réunion sectorielle du 21 avril 2015 et du comité technique du 13 avril 2015.

Compte tenu des réflexions entreprises dans le cadre du projet Est Duvauchelle, Ile-de-France Mobilités a proposé à la Commune de Créteil et la Communauté d'agglomération d'adapter les composantes du projet urbain afin de le rendre compatible avec le Câble A.

Dans un courrier daté reçu le 4 mai 2015, le Député-Maire de Créteil indique à propos de ce scénario :

« Conserver ce scénario d'implantation, incompatible avec le développement en cours du secteur, conduit à de réels risques. En effet, ce scénario paraissant en première approche être le plus avantageux en termes de couts et faisabilité technique, il pourrait rallier la préférence de certains partenaires. De même, en phase de concertation, il est fort possible qu'il soit privilégié par certains habitants, la station étant plus éloignée de l'immeuble des Sarrazins Sud ». (…)

***« Pour ces raisons, je vous saisis, en qualité de Président de Plaine Centrale et de Député-Maire de Créteil, pour que seules les options prenant en compte le développement de ce quartier de Créteil soient approfondies** ».*

Au cours des études du DOCP (2014-2016), de la concertation préalable (automne 2016) et **jusqu'au 1er trimestre 2018, la Commune de Créteil n'a jamais remis en cause les variantes d'insertion étudiées de la station Pointe du Lac en surplomb des voies de la ligne 8 (variante 1) ou de la RD1 (variante 2)**.

Pour rappel, le permis de construire du complexe hôtelier a été délivré par la Commune de Créteil le **23 décembre 2016** ; soit après l'approbation du DOCP du Câble A, en juillet 2016, et après la concertation préalable, qui s'est déroulée du 26 septembre au 28 octobre 2016.

Le permis de construire du Centre de recherche et de Développement Valéo a été délivré par la Commune de Créteil le **20 juillet 2018**.

Aucune mesure architecturale, aucune adaptation (réduction du nombre d'étages, modification de la conception du bâtiment…) n'ont été prises par la Commune de Créteil afin de rendre possible un autre site d'accueil de la station du Câble A et de son tracé.

Au cours des études préliminaires (2017-2018), Ile-de-France Mobilités a étudié des tracés alternatifs sollicités, le 30 novembre 2017, par la Commune de Créteil (tracé A et B) et par l'association des Sarrazins Sud de Créteil (Tracé C).

Lors de ces études, Ile-de-France Mobilités a également étudié des adaptations sollicitées par l'Association des Sarrazins Sud visant à abaisser la ligne au droit du quartier des Sarrazins Sud et à étudier la faisabilité d'une implantation d'un rideau d'arbres devant la résidence des Sarrazins. Ces études ont été transmises à l'Association des Sarrazins Sud par courrier daté du 25 septembre 2018.

Ce courrier figure en annexe du présent document.

Tracé C :

En termes d'attractivité et de temps de transport, l'étude de niveau préfaisabilité a conclu que :

- le tracé C (sarrazins) n'impacte pas le temps de parcours entre les stations Créteil Pointe du Lac et Temps Durables.

- le tracé C nécessite, pour les correspondants Câble – Métro, à l'instar de la variante 1 et des tracés alternatifs A et B, le **franchissement du site propre dont la fréquence de passage cumulée des lignes 393, K et 23 est d'environ un bus toutes les trois minutes dans chaque sens**.

Ces traversées piétonnes, représentant 950 voyageurs à l'heure de pointe du matin, sont susceptibles d'occasionner des conflits d'usage.

- A cet égard seule la variante 2 (au-dessus de la RD 1) **présente une intermodalité optimale.**

En termes d'insertion des stations et de la ligne, l'étude a conclu que :

- le tracé C implique un survol partiel de la Maison du Handball et est incompatible avec le projet Valéo ; **le gabarit incendie de la ligne impacte en effet le projet sur environ 400 m² au sol.**

- le tracé C nécessite le déplacement de la station Temps Durables d'une trentaine de mètres à l'est de sa position étudiée dans les variantes 1 et 2 **afin d'éviter le survol de la LGV (viaduc)**. Ce décalage augmente le temps de parcours des voyageurs venant de l'Ouest du Quartier des Temps Durables et notamment du parc de la Plage Bleue. Ce déplacement occasionnerait également des répercussions sur le tronçon Temps Durables / Emile Zola.

La reprise des études concernerait l'ensemble de la section Pointe du Lac / Emile Zola soit 2 300 mètres environ (51 % du tracé du Câble A).

- ce tracé induit **une proximité avec la voie ferrée de la LGV qui laisse une marge de manœuvre insuffisante** pour ajuster le projet en études de conception détaillée. L'étude d'interfaces avec la LGV n'est pas menée à un niveau suffisant pour permettre d'en confirmer la faisabilité.

Ile de-de-France Mobilités précise :

1. qu'à sa connaissance, aucune installation de téléphérique et aucun projet, ne présente une telle proximité avec une Ligne à Grande Vitesse ;
2. que les conditions de mise en œuvre des pylônes (travaux), à proximité immédiate de l'infrastructure ferroviaire supportant le passage des trains à grande vitesse et en viaduc, ne sont pas avérées ;
3. qu'en cas de maintenance et en cas de sauvetage, les conditions de réalisation seraient, en outre, susceptibles d'interrompre le fonctionnement de la ligne de TGV ;
4. que la chute d'un pylône, scénario envisagé par SNCF Réseau dans le cadre des Missions de Sécurité Ferroviaire, impacterait également la Ligne à Grande Vitesse ;
5. que des perturbations aérodynamiques dues au passage des trains génèreraient également des oscillations des cabines dont l'impact reste à étudier compte tenu de leur prise au vent.

En conclusion et compte-tenu des fortes contraintes techniques pesant sur ce tracé ne permettant pas raisonnablement de confirmer sa faisabilité (incompatibilité avec le projet Valéo, trop forte proximité avec la ligne LGV, déplacement de la station Temps Durables), le tracé C n'a pas été retenu.

La date d'achèvement du projet immobilier Duvauchelle Est est programmée pour mi 2020. Les travaux de réalisation des hôtels et du lot de bureaux sont en cours, la maison du Handball est achevée.

Ce tracé a été écarté par Ile-de-France Mobilités en accord avec l'ensemble des partenaires à l'issue d'un long processus d'étude et de concertation.

> Appréciation de la commission :

> Compte tenu :

- *qu'Ile-de-France Mobilités avait proposé à la commune de Créteil et la Communauté d'agglomération d'adapter les composantes du projet urbain afin de le rendre compatible avec le Câble A, mais que le Président de Plaine Centrale et Député-Maire de Créteil a demandé que seules les options prenant en compte le développement de ce quartier de Créteil soient approfondies,*

- *de la proximité de l'immeuble Valéo, dont le permis de construire du Centre de recherche et de Développement a été délivrée par la Commune de Créteil le 20 juillet 2018,*
- *qu'aucune mesure architecturale, aucune adaptation (réduction du nombre d'étages, modification de la conception du bâtiment…) concernant le projet Valéo n'ont été prises par la Commune de Créteil afin de rendre possible un autre site d'accueil de la station du Câble A et de son tracé,*
- *de la nécessite du déplacement de la station Temps Durables d'une trentaine de mètres à l'est de sa position étudiée dans les variantes 1 et 2 afin d'éviter le survol de la LGV,*
- *de la proximité de la ligne TGV,*

La commission d'enquête constate qu'Ile-de-France Mobilités a bien pris en compte l'étude de ce tracé « C », mais que les fortes contraintes techniques pesant sur ce tracé ne permettaient pas raisonnablement de confirmer sa faisabilité, et que c'est à juste titre que le tracé « C » n'a pas été retenu, en accord avec l'ensemble des partenaires à l'issue d'un long processus d'étude et de concertation.

La commission d'enquête observe cependant, que le projet Câble A à l'étude depuis l'année 2006, et la liaison inscrite au SDRIF 2013, n'ont pas été pris en compte tout au long du développement urbain du quartier de la Pointe du Lac. L'intégration du Câble A dans ce quartier n'en est que plus difficile.

Observations n° 3 :

- Nous regrettons l'abandon du premier tracé envisagé, celui qui venait construire la gare du Téléval directement au-dessus des voies ferrées de la station de métro. Le groupe Communiste, Républicain et Citoyen s'était prononcé en faveur de cette option. Et c'est encore celle qui nous semble la plus juste, même si elle n'est malheureusement plus d'actualité. Le délai de 30 mois envisagé, selon les sources de la RATP, pour cette réalisation avec un arrêt identique d'exploitation, nous surprend beaucoup. La RATP est exploitant, certes, mais possède une ingénierie mondialement reconnue. Alors que ce délai de 30 mois a contribué à tuer le premier tracé dans l'œuf, qui donc, à la RATP, peut-il avancer cette donnée ?

- Rappelons que ce premier tracé améliorait la fluidité de la connexion pour le métro arrivant de Balard où 100 voyageurs vont prendre des cabines de 10 places, toutes les trente secondes (en heures de pointe, les métros peuvent se suivre toutes les 2 minutes 30). Il éliminait aussi la question du sens unique proposé actuellement au niveau du "chemin des Bassins", lequel, s'il était mis en place, entraînerait des perturbations considérables d'accessibilité du quartier des Sarrazins et d'Europarc.

- La ligne a été surélevée pour passer au sommet des immeubles mais n'est-ce pas le contraire qu'il eut fallu faire. Plus on est haut, plus on survole de balcons alors qu'en passant au niveau du sol le gabarit réglementaire soit 6 m plus la flèche (3 à 4 m), le sommet de la cabine est à environ 11 à 12 m soit R+3.

Notamment observations : C1, E853.

> Question de la C.E. : ce questionnement semble pertinent. Cette solution n'entraînerait-t-elle pas nettement moins d'inconvénients et de nuisances pour une grande partie des habitants du quartier de la Pointe du Lac ? Les remarques de la RATP sont recevables mais surmontables si cette position de la station s'avère moins pénalisante pour les habitants du quartier de la Pointe du Lac.

Réponses du maître d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités rappelle que la variante 2 d'implantation de la station Pointe du Lac a été privilégiée **à l'issue d'un long processus d'études et d'échanges techniques avec l'ensemble des partenaires du projet** par rapport à la variante 1, implantée au-dessus de la station RATP, pour les raisons suivantes :

- **Réduction de la durée d'interruption de la circulation du métro** avec report du terminus en phase travaux (estimée à 30 mois par la RATP pour la variante 1) ;

- Maintien du terminus actuel au cours des travaux de réalisation (contrairement à la variante 1 nécessitant le **report du terminus en amont de la ligne et le remisage des métros de la ligne 8.** Le report du terminus induit par la variante 1 aurait également entrainé la mise en place d'un service de substitution - en bus - afin de desservir les quartiers situés autour de la station Pointe du Lac) ;
- **Possibilité d'un survol haut au niveau du quartier des Sarrazins permettant de réduire la covisibilité avec les habitations du quartier.** Le passage du câble au-dessus du niveau des toits permet de réduire la covisibilité dans les habitations et augmenter la distance d'éloignement du Câble. Comme précisé dans le dossier d'enquête publique, si les cabines passent au-dessus du niveau des toits, l'attention des voyageurs sera portée sur un horizon plus lointain, sur le paysage de Créteil. La variante 1 située en face des logements du bâtiment Efidis aurait, en effet, généré une intrusion visuelle plus importante, la station et le passage des cabines étant en vis-à-vis direct depuis les fenêtres des appartements des habitants
- **Meilleure intermodalité avec le métro** en phase exploitation (**1min au lieu de 2min20** pour la variante au-dessus du métro), et non franchissement du site propre, ce qui est donc moins pénalisant pour les habitants du quartier souhaitant se déplacer ou les personnes souhaitant se rendre à Créteil Pointe du Lac ;
- **Couts de réalisation moins importants de l'ordre de 11 à 13 Millions d'euros H.T. ;**
- **Réduction des conflits entre modes et optimisation de la sécurité**. Du fait de son unité avec le métro, la variante 2 supprime les traversées piétonnes induites par la variante 1. Ces traversées piétonnes présentent **950 voyageurs à l'heure de pointe du matin** au droit du site propre. L'importance de ce flux aurait impacté le fonctionnement, dans les deux sens, des lignes 393, K et 23 circulant sur l'aménagement et **aurait exposé les voyageurs à un risque plus important**. En période de pointe, environ 40 bus/heure circulent sur ce site propre soit environ un bus toutes les 90 secondes.

Créteil – Pointe du Lac (Ile-de-France Mobilités)

Emprunté par la ligne 393, la ligne K et la ligne 23, le site propre recense en période de pointe le passage d'un bus toutes les 90 secondes.

De surcroit, la variante 2 offre, par la réalisation d'une passerelle, un **nouvel accès au pôle d'échanges de la Station Pointe du Lac**.

Cette passerelle :

- assure une meilleure répartition des flux entrants et sortants du pôle d'échanges ;
- améliore considérablement, pour les cristoliens résidant du quartier nord des Sarrazins, les conditions d'accès au pôle d'échanges (réduction de 200 mètres du parcours dans chaque sens) ;

- une meilleure intermodalité avec la ligne 117 dont le point d'arrêt est situé au droit du mail François Mitterrand.

Enfin, en termes de nuisances acoustiques, le scénario dans lequel la station Pointe du Lac est située au-dessus de la RD1 (variante 2) **permet d'avoir davantage de distances entre la station et les habitations du quartier des Sarrazins Sud que le scénario au-dessus des voies du métro (variante 1).** Ce scénario permet donc de réduire les impacts acoustiques pour les habitations.

L'analyse de ces deux scénarios est présentée dans la pièce E, volume 3, chapitre 5 du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête note que la variante 2 d'implantation de la station Pointe du Lac a été privilégiée à l'issue d'un long processus d'études et d'échanges techniques avec l'ensemble des partenaires du projet par rapport à la variante 1, implantée au-dessus des voies RATP, et compte tenu des arguments présentés par IdFM, à savoir :

- *la réduction de la durée d'interruption de la circulation du métro,*
- *la possibilité d'un survol haut au niveau du quartier des Sarrazins permettant de réduire la covisibilité avec les habitations du quartier,*
- *la meilleure intermodalité avec le métro en phase exploitation,*
- *davantage de distances entre la station et les habitations du quartier des Sarrazins Sud.*

La commission d'enquête confirme la pertinence du choix de la variante 2, ce choix permettant de réduire les impacts visuels et acoustiques pour les habitants de la Pointe du Lac.

Observation n° 4 :

Ne pourrait-on pas envisager de déplacer le terminus de ce téléphérique au niveau de la gare RER D Créteil Pompadour ?

Notamment observations : E706, E718.

Réponses du maître d'ouvrage :

Cette observation est en partie traitée dans la réponse à l'observation 1, thème 2.

La mise en place du terminus du Câble à la gare RER D de Créteil Pompadour plutôt qu'à Pointe du Lac et depuis la station Temps Durables est techniquement complexe.

En effet, ce tracé induirait **le survol de nombreuses habitations** ainsi que le **passage au-dessus des faisceaux ferroviaires de Valenton et à Villeneuve-Saint-Georges**.

Ile de France Mobilités rappelle que le survol d'habitations nuit fortement à l'acceptabilité du mode de transport. Le Câble A ne survole pas d'immeuble d'habitation ou de maison sur les 4.5 Km de son parcours.

Ce tracé impliquerait également le survol de la station d'épuration du SIAAP Valenton **ICPE classé SEVESO seuil haut**. Une étude de danger spécifique à cette interface doit être réalisée avant de pouvoir valider la possibilité d'un tel survol.

En outre, le Câble A ne desservirait ainsi pas directement Créteil, centre du bassin de vie.

> Appréciation de la commission :

> Effectivement, la mise en place du terminus du Câble A à la gare RER D de Créteil Pompadour plutôt qu'à Pointe du Lac et depuis la station Temps Durables est techniquement complexe.

Ce tracé induirait le survol de nombreuses habitations, du site SIAPP classé Seveso seuil haut et le passage au-dessus des faisceaux ferroviaires de Valenton et de Villeneuve-Saint-Georges.
De plus le Câble A ne desservirait pas directement Créteil, centre du bassin de vie. La commission d'enquête n'est pas favorable à cette demande.

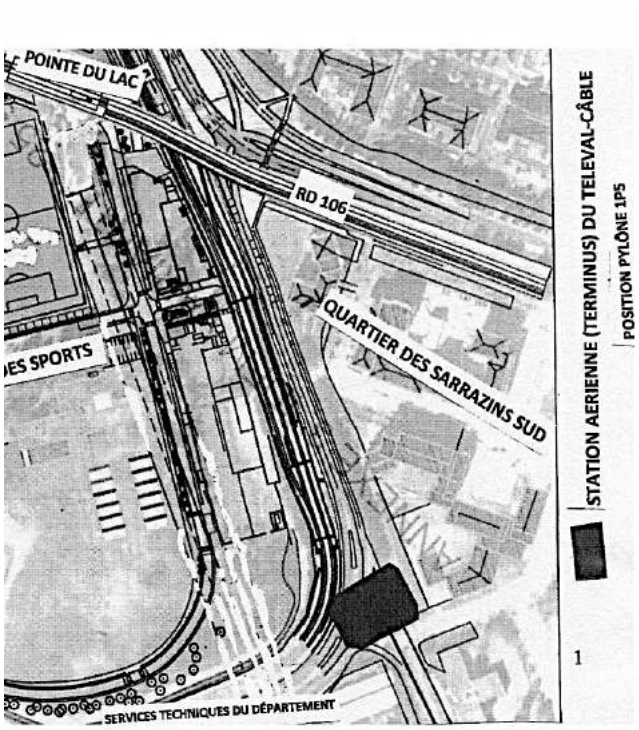
Observation n° 5 :

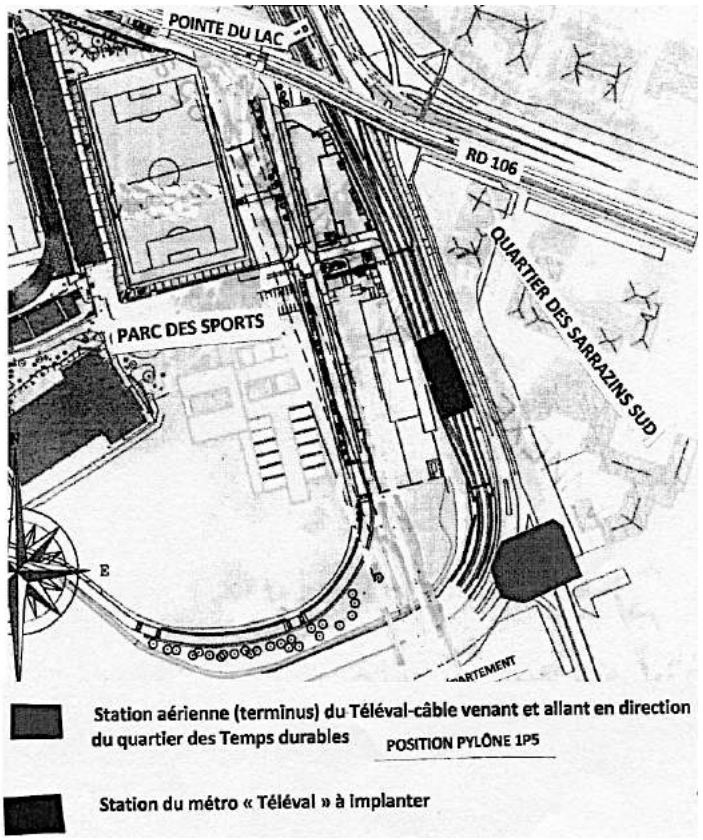
L'idée principale de ma première proposition de projet, c'est de déplacer la station de Téléval-Câble (terminus), prévu au niveau de la Pointe du lac, à 350 mètres au Sud, au-dessus du carrefour formé par la voie Chemin des Bassins et la Route de la Saussaie du Ban.

C'est l'emplacement du pylône 1P5, ça sera le terminus aérien du Téléval-câble venant du quartier des Temps Durables. En plus il est prévu, dans le projet initial, que la station du Téléval, au niveau de la Pointe du Lac, sera implantée au-dessus des voies de la RD 1, l'implanter au-dessus du carrefour n'aura rien d'anormal.

Le Téléval-câble n'arrivera plus à la Pointe du Lac, il n'empruntera plus l'espace entre les logements du quartier des Sarrazins et les constructions du parc des sports. La station du Téléval-câble sera reliée à la station du métro Pointe du Lac par une passerelle, dont la forme, la structure, l'esthétique, les appuis seront soigneusement élaborés pour une meilleure intégration dans le site et apporter tous les conforts et sécurité.

Une variante serait l'installation de plain-pied, sur les voies du métro, d'une nouvelle station terminus de la ligne 8, appelée "Pointe du Lac-Téléval", à 50 mètres de la station aérienne du terminus de la ligne Téléval-Câble A.





Ma deuxième proposition concerne le déplacement de la station du Téléval-câble, prévue initialement à la Pointe du Lac, à 1 265 mètres au Nord. On maintient le pylône 1P5 dans sa position initiale, le pylône 1P4 sera installé au niveau de la station du métro Pointe du Lac et les pylônes 1P3 et 1P2 entre la station du métro Pointe du Lac et celle du métro Créteil Préfecture.

Le Téléval-Câble A va survoler en altitude (au-dessus du niveau des constructions) l'espace compris entre les constructions du quartier des Sarrazins et celles du Parc des sports. Il va survoler également le métro de la Pointe du Lac et l'emprise de la RD1. La nouvelle station de Téléval-câble sera implantée au-dessus de la RD1 à proximité du métro Créteil Préfecture. Elle sera reliée à la station du métro Créteil Préfecture par une passerelle. Donc le terminus du Téléval-câble ne sera plus le métro Pointe du Lac, mais le métro Créteil Préfecture.

Notamment observations : E724, L60, P32, P40.

> Question de la C.E. : la première proposition aurait l'avantage d'être moins pénalisante pour les habitants du quartier de la Pointe du Lac.

La deuxième proposition éviterait la correspondance avec la ligne L8 pour atteindre le quartier de la Préfecture.

Sont-elles réalisables ?`

Réponses du maître d'ouvrage :

Le projet présenté à l'enquête publique présente une rentabilité socio-économique positive pour la collectivité avec une valeur actualisée nette de +36 M€ et un taux de rentabilité interne de 4,7%, supérieur au seuil de 4% fixé par l'instruction ministérielle.

Cette rentabilité socio-économique s'explique en grande partie par un gain de temps moyen élevé, de 9 minutes en moyenne pour les utilisateurs du projet, par rapport à la situation sans Câble A.

Le Câble A facilitera l'accès à la ligne 8 du métro à Pointe du Lac et par conséquent dès 2025 à la ligne 15 du Grand Paris Express en réduisant les temps de parcours par rapport au réseau de bus aujourd'hui depuis Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges.

La performance du câble tient à une fréquence élevée, des temps de transport inférieurs aux temps de circulation des bus, et une correspondance de seulement 2 minutes à la station Pointe du Lac.

En réponse à l'observation ci-dessus faite lors de l'enquête publique, **une nouvelle modélisation complémentaire a été réalisée**.

Dans cette nouvelle modélisation, la station terminale du Câble A est imaginée à 350 m au sud de la position envisagée, au-dessus du carrefour formé par le Chemin des Bassins et la Route de la Saussaie de Ban.

Dans cette configuration, la correspondance avec le métro se fait en moyenne à pied **en plus de 7 minutes**.

C'est une **correspondance extrêmement longue** comparée aux correspondances habituellement offertes aux voyageurs franciliens.

Cet allongement de la correspondance avec le métro et le bus 393 induirait **une diminution très importante de la fréquentation du Câble A** dont le trafic passerait de 11 000 voyageurs par jour, pour le projet présenté dans le dossier d'enquête publique, à 7 000 voyageurs par jour dans cette variante. Le gain de temps par voyageur diminuerait également, passant de 9 minutes à 6 minutes.

L'évaluation socio-économique du projet s'en trouverait complètement modifiée.

Le bilan actualisé du projet serait négatif, estimé à -216 M€.

Le taux de rentabilité socio-économique interne serait négatif et donc largement sous le seuil de 4%. **L'utilité publique du projet serait donc remise en cause par le déplacement de la station proposé.**

Le prolongement du Câble A jusqu'à la station Créteil Préfecture n'est pas envisageable compte tenu notamment de :

- l'existence et de la vitesse commerciale de la ligne 8 du métro qui permet de relier la station Pointe du Lac à la station Créteil Préfecture en 7 minutes ;
- la présence d'habitations et d'immeubles de grande hauteur.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête admet que cette variante du positionnement de la station de la Pointe du Lac au-dessus du carrefour formé par le Chemin des Bassins et la Route de la Saussaie de Ban entraînerait un allongement sensible du temps de la correspondance, que l'évaluation socio-économique du projet s'en trouverait quelque peu modifiée et que le bilan du projet serait alors négatif. Elle n'est pas favorable à cette variante.

Observation n° 6 :

Quelle idée idiote de faire passer les cabines au ras des habitations de l'avenue Kennedy à Villeneuve-Saint-Georges, quand dans le même temps, il y a un champ immense et un bois au-dessus desquels les cabines pourraient passer. Le tracé actuel va non seulement occasionner des nuisances sonores (comme si les nuisances des avions et de l'avenue ne suffisaient pas), mais aussi des nuisances visuelles en ayant les cabines juste devant nos fenêtres.

Notamment observation : E204.

Réponses du maître d'ouvrage :

La station terminus du Câble A Bois Matar sera effectivement implantée sur l'avenue Kennedy (RD136) et permettra de relier le plateau de Villeneuve-Saint-Georges - notamment la cité SNCF et la future ZAC de la Pologne – à la station Pointe du Lac (Ligne 8), l'objectif étant de connecter un quartier densément peuplé, en marge de l'offre lourde de transport, au centre du bassin de vie dont l'accessibilité est aujourd'hui très contrainte. L'infrastructure est néanmoins implantée du côté sud de la voirie où il n'y a pas d'habitation de manière à minimiser les nuisances pour les riverains. Sur la RD 136, la façade la plus proche est située à 34m de distance horizontale des cabines.

Concernant les nuisances sonores, le maître d'ouvrage s'engage à respecter la réglementation en vigueur.

La dimension acoustique du Câble A est notamment détaillée dans la pièce I du DEUP.

Les stations seront conçues pour limiter au maximum les nuisances sonores. Des études acoustiques ont été menées en 2017/2018 sur la base des caractéristiques d'une installation de montagne ne présentant de mesure particulière permettant de réduire les nuisances acoustiques.

Sur le secteur spécifique de Bois Matar, le seuil réglementaire est dépassé pour un bâtiment dans la configuration où la station est ouverte. Les modélisations acoustiques complémentaires tenant compte d'une station fermée ont mis en évidence le respect des seuils réglementaires.

Toutes les mesures de réduction acoustiques seront prises conformément aux engagements d'Ile-de-France Mobilités au cours des prochaines phases d'études et de dialogues avec les potentiels concepteur réalisateur.

Des modélisations acoustiques seront à nouveau réalisées à partir des études de conception détaillée du titulaire du marché de conception-réalisation. Ile-de-France Mobilités s'engage à mettre en œuvre les équipements et protections permettant de ne pas dépasser les seuils réglementaires. L'une des solutions pourrait être par exemple de fermer la station qui est actuellement conçue comme un espace ouvert.

Concernant les nuisances visuelles, un travail d'insertion paysagère a été réalisée sur les stations, les cabines et les pylônes.

Ainsi la station Bois Matar a été conçue, en accord avec l'Agence des Espaces Verts et la Commune de Villeneuve-Saint-Georges, afin de limiter la consommation des terres agricoles et préserver les vues depuis la ville (les habitations) vers la nature.

Dans cet objectif, la station est réduite à son strict minimum : elle ne comporte pas de remisage, de garage, de motorisation, de locaux techniques ou d'espaces superflus.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête constate que concernant les nuisances visuelles, un travail d'insertion paysagère a été réalisée sur les stations, les cabines et les pylônes.

La station Bois Matar a été conçue, en accord avec l'Agence des Espaces Verts et la Commune de Villeneuve-Saint-Georges, afin de limiter la consommation des terres agricoles et préserver les vues depuis la ville vers la nature.

Dans cet objectif, la station est réduite à son strict minimum : elle ne comporte pas de remisage, de garage, de motorisation, de locaux techniques ou d'espaces superflus.

Sur le secteur spécifique de Bois Matar, le seuil réglementaire est dépassé pour un bâtiment dans la configuration où la station est ouverte. Les modélisations acoustiques complémentaires tenant compte d'une station fermée ont mis en évidence le respect des seuils réglementaires. La commission d'enquête recommande que soit retenue une station fermée au Bois Matar.

Observation n° 7 :

- À Villeneuve-Saint-Georges le Téléval n'est raccordé à rien du tout, et s'arrête dans un champ à 1,9 km de la gare de Villeneuve ?
- Le téléphérique s'arrête dans les champs au Bois Matar.

Notamment observations : E456, G8.

Réponses du maître d'ouvrage :

Un éventuel prolongement du Câble A au-delà de Bois Matar a été étudié par le Conseil Départemental du Val-de-Marne dès 2010 puis par Ile-de-France Mobilités dans le cadre des études du DOCP (2014-2016). Ces études ont mis en évidence :

- La nécessité d'implanter une station supplémentaire entre Bois Matar et la gare RER D de Villeneuve-Saint-Georges nécessitant des acquisitions foncières importantes ;
- Le survol obligatoire de maisons et/ou d'immeubles de grande hauteur (R+3, R+4) dans le centre-ville classé de Villeneuve-Saint-Georges ;
- L'implantation très complexe de la station terminus dans un espace très contraint (présence d'immeubles, RN6, faisceau ferroviaire, gare ferroviaire, présence de la Seine,…) ;
- L'abattages d'arbres du parc du Beauregard.

Un prolongement impliquerait des impacts trop importants sur l'environnement urbain, pour une compétitivité du mode téléphérique non assurée sur ce tronçon par rapport au bus. A l'heure actuelle, le prolongement vers Villeneuve-Saint-Georges n'est donc pas envisageable.

Par ailleurs, la mise en service du Câble A devrait soulager les lignes de bus J1 et J2.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête constate qu'un prolongement impliquerait des impacts trop importants sur l'environnement urbain, pour une compétitivité du mode téléphérique non assurée sur ce tronçon par rapport au bus. A l'heure actuelle, le prolongement vers Villeneuve-Saint-Georges n'est donc pas envisageable.

Observation n° 8 :

Une personne évoque l'idée d'une station à proximité de la mairie de Limeil-Brévannes et la considère très utile.

Notamment observation : E265.

Réponses du maître d'ouvrage :

La station Emile Zola sera située à 600m environ de la mairie de Limeil-Brévannes, soit à 7 minutes à pieds environ. Un bus assurera également cette liaison dont le point d'arrêt sera situé à proximité immédiate de la station Emile Zola (rue Gabriel Péri à Valenton).

L'implantation d'une station à proximité immédiate de la mairie ne parait pas envisageable compte tenu de la densité urbaine au centre-ville de Limeil-Brévannes.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête n'est pas favorable à cette demande qui ne parait pas envisageable compte tenu de la densité urbaine au centre-ville de Limeil-Brévannes.

Observation n° 9 :

A du mal à situer précisément la station Émile Combes, mais pense qu'elle devrait pouvoir desservir la résidence du Fief de Limeil-Brévannes.

Notamment observation : E376,

Réponses du maître d'ouvrage :

La station Emile Combes sera implantée dans le futur parc paysager de la Tégéval, à proximité de l'intersection routière entre la RD136 et la rue Georges Clémenceau. Par l'avenue de Valenton, elle est située à environ 1.9km de la résidence du Fief.

> Appréciation de la commission :

> La CE considère fondée la réponse du maître d'ouvrage.

Observation n° 10 :

- Ce collectif découvre qu'une station sera implantée (Émile Zola) très près de leur immeuble, il demande :

Quelle est l'utilité de cette station proche de celle des Temps Durables ?

Pourquoi ne pas l'avoir prévue proche de la mosquée où il n'y a pas d'habitation ?

Si une station intermédiaire et non une gare pourrait-être envisagée ?

Le respect des seuils des nuisances sonores, qui selon le dossier sont dépassés.

Une autre personne demande que la station Émile Zola soit déplacée en haut de la rue de Paris (au niveau de la mosquée). Elle évoque la proximité de la gare Émile Zola de son immeuble d'habitation, la perte de tranquillité et la potentielle dévalorisation de son patrimoine.

Notamment observations : L4, L55.

Réponses du maître d'ouvrage :

Pour la Cité Grégory, la façade la plus proche en distance horizontale est située à 38m du gabarit dynamique des cabines (c'est-à-dire en tenant compte de l'oscillation maximale que peut prendre la cabine la plus proche).

L'implantation de la station Emile Zola à l'angle des rues Gabriel Péri et de Paris repose sur des conditions d'intermodalité plus satisfaisantes qu'au droit du carrefour Zola / ruelle de Paris, permettant des correspondances rapides avec les bus desservant les centres-villes de Valenton et Limeil-Brévannes.

La localisation de la station a été confirmée à partir des enseignements de la concertation préalable qui s'est déroulée du 26 septembre au 28 octobre 2016 et qui proposait deux variantes. La variante retenue dans les études préliminaires a recueilli 68 % des avis.

L'implantation de la station au droit des préfabriqués de l'école annexe et de la mosquée (envisagée au cours des études du DOCP et soumise à la concertation préalable) aurait notamment induit un passage des cabines plus proches de la Cité Grégory.

La ruelle de Paris sera néanmoins requalifiée, en lien avec le projet Tégéval. La végétation environnante sera prise en compte dans les études d'insertion paysagère qui seront réalisées dans la suite du projet.

Concernant les nuisances sonores, le maître d'ouvrage s'engage à respecter la réglementation en vigueur.

> Appréciation de la commission :

> Pour la Cité Grégory, la façade la plus proche en distance horizontale est située à 38m du gabarit dynamique des cabines.
L'implantation de la station Emile Zola à l'angle des rues Gabriel Péri et de Paris repose sur des conditions d'intermodalité plus satisfaisantes qu'au droit du carrefour Zola / ruelle de Paris.
La ruelle de Paris sera requalifiée, en lien avec le projet Tégéval.
Concernant les nuisances sonores, le maître d'ouvrage s'engage à respecter la réglementation en vigueur. La commission d'enquête valide les choix du maître d'ouvrage.

- Sous-thème 2.3 - L'interconnexion avec les autres modes de transport en commun.

Observation n° 1 :

- Lorsque le téléphérique sera là, le réseau de bus sera à revoir et à renforcer, notamment la ligne K, qui sera déchargée en allant vers Créteil le matin mais uniquement à partir de la station Émile Zola du Téléval, mais en amont, il faudra la renforcer.
- Création d'une nouvelle ligne de bus desservant Boissy, les Temps Durables, puis Valenton, les quartiers nord de Villeneuve voire Pompadour.
- Envisager une liaison directe entre le plateau briard et la station Émile Combes.
- Demande de développer l'offre de ligne de bus de la STRAV (J1 et J2) pour que cela serve à tous les Villeneuvois.

Notamment observations : E86, E155, E1143, L3, L42.

Réponses du maître d'ouvrage :

L'arrivée du Câble A sera simultanément l'occasion de restructurer l'offre bus afin de tenir compte de l'évolution des besoins du territoire, d'améliorer le maillage et les conditions de rabattement. Compte tenu de la desserte et de l'itinéraire du Câble A, celui-ci est un complément au réseau de bus et non en concurrence.

Au regard de la desserte actuelle des lignes de bus, il est prévu de maintenir les liaisons bus actuelles qui font d'ailleurs l'objet d'études visant à améliorer la qualité de service. Une réflexion a par ailleurs été lancée afin de restructurer la ligne J1/J2 très compliquée aujourd'hui pour offrir un meilleur service.

La nouvelle ligne de bus proposée (* ci-dessus) correspond pour l'essentiel au trajet de la ligne O2

Ces projets seront en complément et en cohérence avec l'arrivée du Câble A afin de faciliter l'intermodalité et l'accès au Câble A. Des liaisons complémentaires sont également à l'étude pour faciliter l'accès à la ligne 15 du métro.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête recommande que conformément aux engagements du maître d'ouvrage l'arrivée du Câble A puisse être l'occasion de restructurer l'offre bus afin de tenir compte de l'évolution des besoins du territoire, d'améliorer le maillage et les conditions de rabattement. Compte tenu de la desserte et de l'itinéraire du Câble A, celui-ci doit être un complément au réseau de bus et non en concurrence.

Observation n° 2 :

Beaucoup de déplacements s'effectuent à l'intérieur du 94 et non vers Paris (minoritaire à présent, environ 20%). Il faudra prévoir les rabattements en bus sur toutes les stations. Le Téléval permettra de rapprocher les populations du 393, du TVM, du métro 15 à l'heure où les déplacements en rocade manquent considérablement.

Notamment observation : E100.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le Câble A relie quatre communes du Val-de-Marne.

En connexion directe avec les liaisons locales, la ligne 8 du métro, la ligne 393, le Câble A favorisera effectivement les échanges intradépartementaux.

Combiné à l'arrivée de la ligne 15 à la station Créteil Échât, les gains de temps, occasionnés notamment à l'échelle du département, seront considérables.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête approuve des réponses du maître d'ouvrage.

Observation n° 3 :

Cette personne s'interroge sur les mesures prévues pour la ligne 8 du métro déjà très saturée, pour accompagner la mise en service du Téléval.

Notamment observations : E226, E320.

Réponses du maître d'ouvrage :

La ligne 8 connaît des niveaux de charge importants sur une partie de la ligne. Le trafic maximal concerne l'interstation Michel Bizot – Daumesnil dans Paris, où l'on compte sur l'heure de plus forte charge jusqu'à 12 500 voyageurs qu'il faut mettre au regard de la capacité d'emport de la ligne de 14 300 voyageurs, soit 26 passages par heure et par sens pour et une capacité par rame de 550 voyageurs. Sur cette interstation, la charge atteint donc 85 à 90% de la capacité nominale d'emport de la ligne.

Au départ de Créteil Pointe du Lac, la charge est nettement plus faible et représente au maximum 15% de la capacité maximale de la ligne sur une heure.

Entre les stations Créteil l'Echat et Maisons-Alfort-les-Julliottes, elle représente 70 à 75% de la capacité.

Ces niveaux de charge resteront stables jusqu'à la mise en service de la ligne 15 sud qui reliera Pont de Sèvres à Noisy-Champs en 2025 et qui aura pour effet de réduire la charge maximale de la ligne vers Paris d'environ 1 500 voyageurs par heure.

Le Câble A contribuera à recharger d'environ 900 voyageurs la ligne 8 au départ de Pointe du Lac. Toutefois, cet effet de recharge s'atténuera au fil de la ligne et n'atteindre plus que 500 voyageurs supplémentaires entre les stations Bizot et Daumesnil.

Comparé à la situation actuelle, la fréquentation de cette interstation sera donc un peu moins élevée en 2025 après la mise en service de la ligne 15 et du câble A (1 500 voyageurs en moins pour 500 en plus).

A l'horizon 2030, le bouclage de la ligne 15 du métro autour de Paris apportera un effet de décharge supplémentaire de 2 000 voyageurs à l'arrivée à Daumesnil où la charge maximale sera inférieure à 65% de la capacité de la ligne.

> Appréciation de la commission :

> Les explications techniques fournies par le maître d'ouvrage satisfont la commission d'enquête.

Observation n° 4 :

- Le Bus K est très chargé, jamais à l'heure. Pourquoi le supprimer alors que seuls 2 arrêts sur son trajet seront desservis : pointe du Lac et Émile Zola ?
- Même problèmes avec le bus J entre Limeil et VSG avec 2 arrêts en commun avec le Téléval : Émile Combes et le terminus ! Quid des gens qui habitent en dehors de ces arrêts ?
- À Émile Combes, à part le futur lycée il n'y a rien (et vu les photos, les halles de Limeil disparaissent donc on ne pourra même pas y faire nos courses !) et le centre d'entrainement des pompiers est situé 2 arrêts plus loin et il n'y a pas 100 personnes par heure qui y vont !
- Que feront les gens qui ne prennent pas la ligne 8 et veulent prendre le RER A ou le D ? Devront-ils prendre leurs voitures ?

Il faut davantage de Bus K, et pas de Téléval.

Notamment observation : E410,

Réponses du maître d'ouvrage :

Ces observations, qui traduisent des difficultés sur le réseau de bus actuel, ne sont pas directement liées au Câble A. Les lignes du secteur font l'objet d'un travail conduit avec l'opérateur visant à adapter les lignes à leurs charges ainsi qu'à revoir leur temps de parcours du fait de la forte hausse de leurs fréquentations avec l'objectif de traiter le sujet à court terme. Cela concerne effectivement la ligne K ainsi que J1/J2 sachant que la ligne O a déjà fait l'objet d'un renfort.

Ces projets seront en complément et en cohérence avec l'arrivée du Câble A. Les lignes de bus seront maintenues, d'une part parce qu'elles desservent d'autres origines – destinations ou des secteurs non desservis par la Câble et que, d'autre part, elles serviront de substitution lorsque celui-ci devra faire l'objet de maintenance. Les RER A et D seront toujours desservis par des lignes de bus comme aujourd'hui.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que le maintien, l'adaptation voire le renforcement des lignes de bus existantes sont nécessaires.

Observation n° 5:

Que fait-on des gens qui ne prennent pas la ligne 8 et veulent prendre le RER A ou le D ? Doivent-ils prendre leurs voitures

Notamment observation : E410.

Réponses du maître d'ouvrage :

A l'arrivée du Câble A, le réseau de bus du territoire permettra toujours de desservir les gares du RER A et du RER D.

> Appréciation de la commission :

> Effectivement le Câble A ne reliera pas les garer RER A et D, le réseau bus du territoire permettra toujours de les desservir

Observation n° 6 :

- Cela s'inscrirait-il dans une optique de complémentarité avec le Grand Paris Express ?
- Est-il prévu la possibilité de prolonger le Téléval jusqu'à une future gare du Grand Paris (L15 sud) ?

Notamment observations : E374, E689,

Réponses du maître d'ouvrage :

Le Câble A s'inscrit effectivement dans une optique de complémentarité avec le Grand Paris Express. Grace à une intermodalité optimisée, de l'ordre d'une minute entre le téléphérique et la ligne 8 du métro à Créteil Pointe du Lac, les voyageurs pourront rapidement accéder à la station Créteil Échât qui sera desservie par la ligne 15 du Grand Paris Express à l'horizon 2024.

Cet « effet réseau » assurera des gains de temps considérables depuis Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges vers les différents pôles départementaux et régionaux.

Le prolongement du Câble A jusqu'à la station du Grand Paris Express n'est pas envisageable compte tenu notamment de :

- l'existence et de la vitesse commerciale de la ligne 8 du métro qui permet de relier la station Pointe du Lac à la station Créteil Échât en 6 minutes ;
- la présence d'habitations et d'immeubles de grande hauteur.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère qu'une liaison directe du téléphérique Câble A avec la ligne 15 sud n'est pas envisagée.

Observation n° 7 :

Demande que dans le cadre de la réorganisation des lignes de Bus accompagnant ce projet que la ligne 02 soit prolongée à la zone d'activité Descartes selon un parcours par l'avenue Descartes, la rue du Moulin puis revenir par l'avenue de Valenton.

Notamment observations : E44,

Réponses du maître d'ouvrage :

Cette suggestion sera intégrée par Ile-de-France Mobilités comme contribution dans le cadre de l'évolution du réseau de bus. Ce parcours étant déjà effectué par J1 / J2, il conviendra de traiter le sujet dans sa globalité.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête rappelle que le réseau de bus de rabattement sera réaménagé à la mise en service du Câble A.

Thème 3 Le voisinage du tracé

Le thème 3 a recueilli **6,1 %** du total des observations.

Le stationnement des véhicules aux abords des stations que ce soit pour les riverains les usagers et les personnes handicapées suscite de réelles interrogations voire des incompréhensions. Les nombreuses observations recueillies, sur ce point conduisent à penser que cette problématique demande à être reconsidérée attentivement.

- Sous-thème 3.1 - L'insertion urbaine et paysagère de l'infrastructure.

Observation n° 1 :

Afin que le Téléval soit réellement une valeur ajoutée pour les communes traversées et les riverains, il conviendra de prendre les mesures les plus rigoureuses possibles concernant l'intégration du projet au tissu urbain.

Notamment observation : E569.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le transport par câble est un transport aérien, qui peut donc difficilement être masqué par des bâtis ou enterré. L'intégration paysagère du Câble est donc un enjeu majeur de ce projet.

Le Câble A a fait l'objet d'une conception architecturale et structurelle dès les études préliminaires. Le groupement d'études mandaté par Ile-de-France Mobilités pour ces premières études comporte un architecte, en charge des études sur les stations et l'insertion des pylônes. Les détails architecturaux du projet sont précisés dans la pièce B du dossier d'enquête publique :

- Partie « 2.5 – Pylônes » pour l'intégration des pylônes ;
- Partie « 2.7 – Les stations » pour l'intégration des stations.

De plus, la technologie monocâble est privilégiée, à ce stade des études, du fait des dimensions plus réduites des installations par rapport à la technologie du téléphérique 3S.

La capacité des cabines et l'architecture des pylônes ont été réfléchies pour proposer une insertion discrète du mode dans son environnement.

De manière plus globale, le projet a été conçu afin de faciliter l'insertion urbaine du câble, des pylônes, ainsi que des stations dans leur environnement, notamment aux abords et au sein de la Tégéval.

Enfin, Ile-de-France Mobilités a aussi sollicité une assistance à maîtrise d'ouvrage spécifique sur le design des cabines, des stations et des pylônes, afin d'élaborer le cahier des charges en matière de design et d'architecture pour le futur concepteur et réalisateur de la ligne, et de s'assurer que ces prescriptions seront bien suivies tout au long du projet.

L'architecture des stations et le design des pylônes feront donc partie des critères de jugement pour la désignation du futur concepteur réalisateur qui devra en particulier proposer une conception de la ligne permettant d'optimiser encore l'intégration du Câble dans son environnement.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que le choix de conception du projet est de nature à réduire son impact environnemental et recommande que son intégration urbaine soit réalisée au mieux à partir d'un cahier des charges exigeant afin d'optimiser l'intégration du Câble A dans son environnement.

Observation n° 2 :

À Créteil Pointe-du-Lac, l'espace est déjà très saturé (route D1 à 2x2 voies, ponts de l'avenue François Mitterrand et de la voie de bus, constructions en cours qui vont complètement boucher la vue (hôtel et Valeo). Ne pas rajouter en plus une station de téléphérique, les poteaux, les câbles et les cabines.

Notamment observation : E400

Réponses du maître d'ouvrage :

L'espace autour du pôle d'échanges de Créteil Pointe du Lac est effectivement contraint par de nombreuses coupures urbaines tels que la RD 1, les voies du métro, les voies de remisage et des bâtiments de grande hauteur.

Les projets portés par la Commune de Créteil dans le cadre du développement urbain Est Duvauchelle (réalisation du complexe hôtelier et du centre de recherche et de développement de la société Valéo) n'ont pas permis d'éloigner davantage la station du téléphérique.

Afin de réduire la perception des cabines depuis les immeubles d'habitations du quartier des Sarrazins, un survol haut au-dessus du niveau des toits des cabines a été envisagé.

Ile-de-France Mobilités a également cherché à limiter le nombre de pylônes (en augmentant la portée – distance entre les pylônes – de près de 300 mètres) au droit du chemin des bassins à proximité des immeubles du quartier des Sarrazins. Ainsi, un pylône est envisagé à proximité du site propre et un second est envisagé au droit du carrefour Chemin des Bassins / Avenue de la Saussaie du Ban.

> Appréciation de la commission :

> Il est certain que le projet urbain "Duvauchelle" faisant partie des choix de la commune de Créteil, n'est pas de nature à simplifier une conception de la ligne éloignée des habitations.

Observation n° 3 :

Enlaidissement du paysage de la plaine déjà pollué par les pylônes EDF qui devraient être enterrés depuis longtemps.

Notamment observation : E408.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le projet du Câble A s'inscrit au sein d'un territoire urbain dense en infrastructures.

Au niveau de la plaine, le paysage est scindé par la gare de triage de Valenton, la RN406 et le viaduc de la LGV, ainsi que les lignes THT.

Dans ce secteur d'étude, le câble doit passer sous les lignes THT (cf partie 6-7-3 Pièce E), un survol bas est donc nécessaire. Il permet également une meilleure intégration dans le paysage urbain du Câble A.

L'architecture des pylônes dans ce secteur est aussi conçue pour favoriser leur intégration dans le paysage.

Enfin, l'architecture des cabines et leur capacité, petite par rapport à la technologie 3S, permet une meilleure intégration paysagère.

> Appréciation de la commission :

> Le paysage du secteur Créteil / Limeil-Brévannes est déjà très impacté par des infrastructures de toute nature. La commission d'enquête considère que ce n'est pas une raison pour refuser la venue d'une nouvelle infrastructure de transport dès lors que sa réalisation tiendra compte des meilleurs critères d'intégration environnementale.

Observation n° 4 :

La MRAe demande *"qu'une attention particulière soit portée à l'insertion paysagère du Câble A - Téléval dans son environnement et à la qualité architecturale des stations et pylônes". La réponse d'Ile-de-France Mobilités à cette* demande est insatisfaisante *"et devrait être complétée par des éléments graphiques montrant les variantes de station et de pylônes susceptibles d'être installées ainsi que les* espaces de flux et d'attente, en particulier des quais *pour clarifier* leur *contenu et permettre ainsi d'en mesurer* la *portée. Au regard de l'importance pour chaque territoire traversé d'une bonne insertion de ce projet, le seul renvoi à un groupement actuellement non désigné est insatisfaisant".*

Notamment observation : C8 (Mairie de Créteil).

Réponses du maître d'ouvrage :

Afin d'appréhender au mieux ce projet innovant en milieu urbain, Ile-de-France Mobilités a réalisé des études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP - en 2014-2016) de niveau approfondi de type Schéma de principe.

De la même manière, un niveau d'étude approfondie de type AVP a été réalisé au cours des études du Schéma de principe (2017-2018).

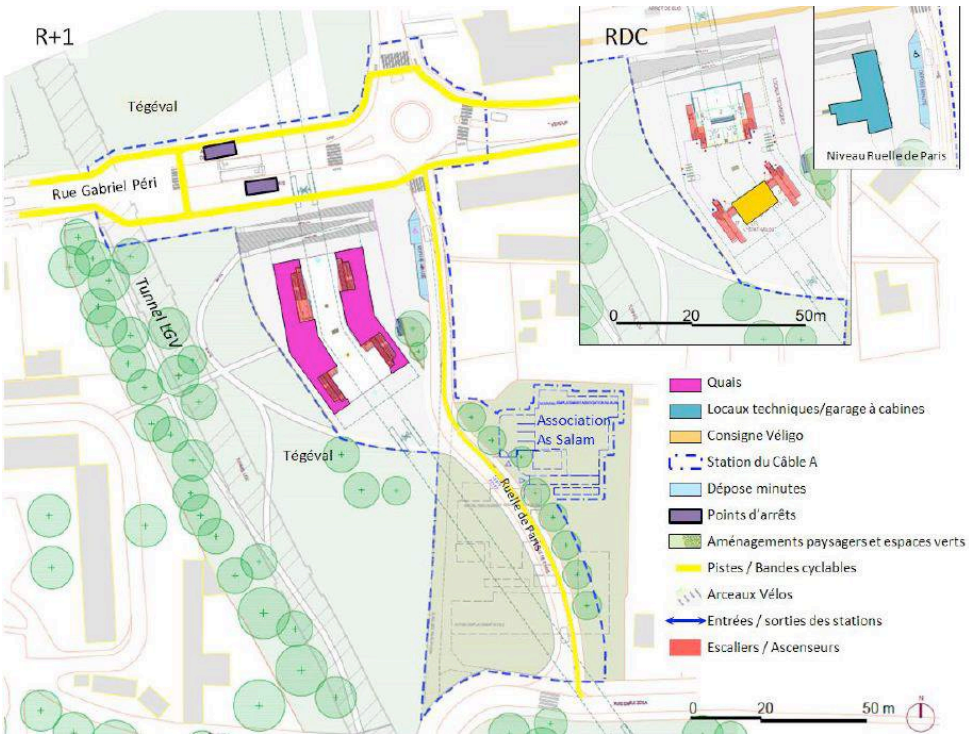
Ces niveaux d'études plus poussés qu'habituellement, ont permis de présenter des plans (en particulier 1/200e pour certaines stations), des schémas et des coupes des stations détaillés afin que l'ensemble des collectivités territoriales, des partenaires associés et du public puisse identifier au mieux l'ensemble des composantes et des caractéristiques du Câble A (fuseaux d'insertion, stations, pylônes, hauteur de survol, distances aux bâtiments…).

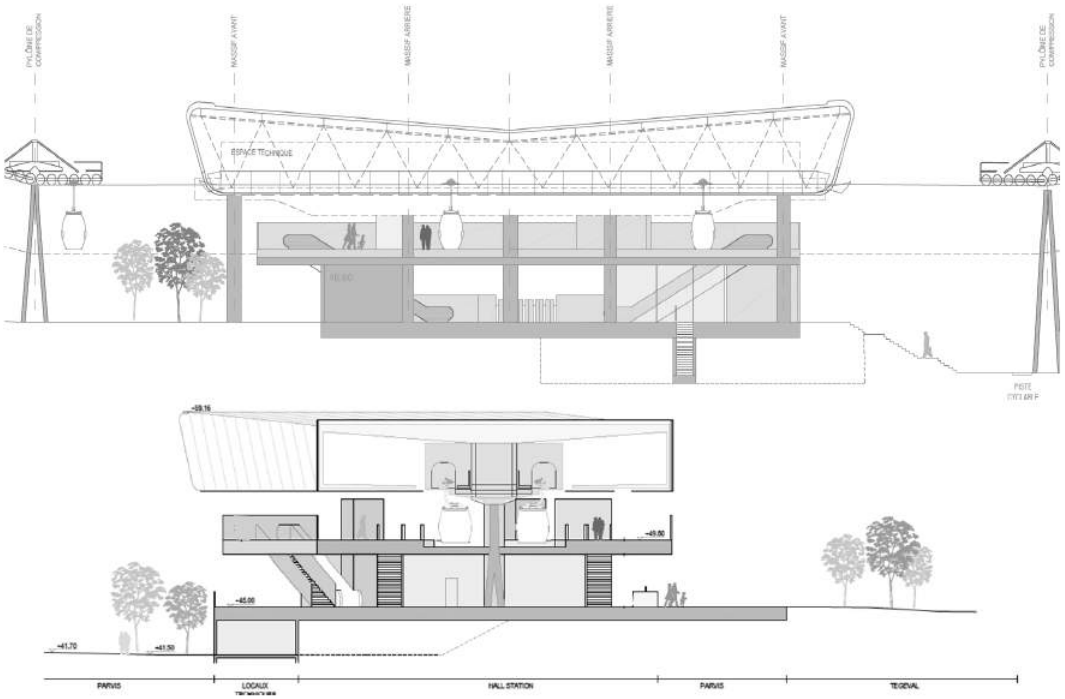
Au cours des réunions bilatérales, des réunions sectorielles, des comités techniques, des commissions de suivi et des réunions avec les maires du territoire d'étude, qui se sont tenus entre 2014 et 2018, ces différents documents techniques ont été présentés en détail en séance et transmis à l'ensemble des partenaires.

Les plans techniques issus des études préliminaires et notamment le livret des stations détaillant les éléments constitutifs de chacune des stations (accès et sorties, localisation des consignes Véligo, la localisation des arceaux vélo, les aires de reprise et de dépose minute, la localisation des points d'arrêt, les aménagements cyclables, la présence d'escaliers et des ascenseurs, les quais d'arrivée, les quais de départ, le cas échéant le remisage et l'atelier, les locaux techniques – local ondulateur, local courant faibles, local stockage,… jusqu'aux sanitaires et à la tisanerie…) ont été adressés aux collectivités territoriales. Le cas échéant, les plans ont détaillé les différents niveaux des stations (Rez de Chaussée, R+1).

Dans sa contribution à l'enquête publique, la Commune de Créteil a d'ailleurs reproduit un extrait des livrables issu de la première version des études préliminaires daté d'octobre 2017.

Quelques-uns de ces plans techniques, parfois vulgarisés pour une meilleure compréhension du grand public, figurent d'ailleurs au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du Câble A (cf. Pièce B notamment).





Exemples de plans présentés dans le DEUP – Pièce B

L'insertion paysagère et urbaine de ce type de transport est déterminante pour son acceptation sociale. A cette fin, Ile-de-France Mobilités a sollicité, dans le cadre de la consultation du marché, la compétence d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes.

Ces compétences ont été sollicité tout au long des études du Câble A (2014-2018).

Le projet a fait l'objet d'une conception architecturale et structurelle dès les études du DOCP. La conception globale du projet a été menée afin de réduire les impacts visuels du Câble A et faciliter son insertion paysagère et urbaine, en influant sur les paramètres suivants :

- Choix de la technologie monocâble ;
- Conception des cabines ;
- Conception des stations ;
- Définition du tracé ;
- Définition de l'altimétrie en ligne.

Dans un souci de transparence, Ile-de-France Mobilités a également réalisé :

- **Dès les études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP),** une modélisation 3D permettant d'appréhender l'ensemble des composantes du projet (dimensions et localisations des stations, implantations et nombres de pylônes, cabines) dans son environnement (de la station Bois Matar à la Station Pointe du Lac). Support à la concertation préalable, cette modélisation a notamment permis de présenter à travers une vidéo :
  - les variantes d'insertion de stations Pointe du Lac à Créteil ;
  - les variantes d'insertion de la station Temps Durables à Limeil-Brévannes ;
  - les variantes d'insertion de la station Emile Zola à Valenton et à Limeil-Brévannes ;
  - les vues depuis les cabines ;
  - les vues depuis les habitations proches du téléphérique ;
  - les vues depuis le sol.

Cette vidéo a notamment été diffusée au cours de la réunion publique du 13 octobre 2016 qui s'est tenue à Limeil-Brévannes ainsi qu'au cours de la réunion publique du 20 octobre 2016, organisée à Villeneuve-Saint-Georges.

La vidéo était disponible à partir du site internet dédié au Câble A, à partir de la page Facebook du projet et depuis la plateforme Youtube.

Au cours de la concertation préalable (26 septembre au 28 octobre 2016), ce film a recensé 4 621 vues sur Youtube. En octobre 2018, la vidéo comptabilisait près de 30 000 vues ;

A ce stade d'études (DOCP), aucun autre projet de transport sous maitrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, n'a fait l'objet d'une modélisation 3D.

- Une modélisation 3D permettant d'identifier les vis-à-vis induits par les variantes 1 (station située au-dessus des voies du métro) et 2 (station située au-dessus de la RD1) depuis le survol des services techniques départementaux jusqu'à Pointe du Lac, en simulant les vues sur les cabines depuis les habitations du quartier des Sarrazins et les vues sur les habitations du quartier des Sarrazins depuis les cabines. Cette vidéo a été présentée, au cours des études préliminaires (2017-2018), aux collectivités territoriales, aux partenaires du projet ainsi qu'aux représentants de l'Association des Sarrazins Sud de Créteil ;
- Une modélisation 3D actualisée du projet suite à la réalisation des études préliminaires. Cette nouvelle vidéo de présentation, diffusée au cours de la réunion publique du 16 octobre 2018 à Limeil-Brévannes, est disponible à partir du lien suivant : http://www.câble-a-televal.fr/mediatheque/videos/

  A l'instar de la vidéo réalisée en 2016, ce film permet de présenter l'ensemble des composantes du projet (dimensions et localisations des stations, implantations et nombres de pylônes, cabines) dans son environnement urbain et paysager. Les séquences figurent notamment les vues depuis les cabines, depuis les immeubles d'habitations et depuis le sol afin d'appréhender le projet dans toutes ses dimensions. A ce jour, la vidéo totalise plus de 17 500 vues sur le site Youtube.

A l'occasion de la fête organisée à Limeil-Brévannes le 22 septembre 2018, à laquelle a notamment participé Monsieur le maire de Créteil, Ile-de-France Mobilités a également présenté au public une modélisation présentant, en un plan séquence, l'ensemble du tracé de la station Bois Matar à Pointe du Lac.

En complément, Ile-de-France Mobilités a réalisé au cours des études du DOCP et du Schéma de Principe des perspectives 3D permettant d'appréhender encore, sous d'autres angles de vues, les différentes variantes d'insertion et de configuration des stations.

En définitive, Ile-de-France a réalisé, depuis les études du DOCP, **15 perspectives des stations** réparties de la façon suivante :

- 4 perspectives pour la station Pointe du Lac ;
- 3 perspectives pour la station Temps Durables ;
- 4 perspectives pour la station Emile Zola ;
- 2 perspectives pour la station Emile Combes ;
- 2 perspectives pour la station Bois Matar.

Perspectives des stations réalisées par Ile-de-France Mobilités au cours des différentes étapes du projet

Dans son mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (voir chapitre 5 de la Pièce I du dossier d'enquête), Ile-de-France Mobilités a apporté des précisions détaillées et illustrées aux recommandations de la MRAE. Elles sont reprises au paragraphe « 3-1 Insertion urbaine et paysagère » de ce document.

Ile-de-France Mobilités souhaite rappeler qu'elle a réalisé pour ce projet un niveau de conception approfondi au cours des études du DOCP puis des études du Schéma de Principe, ainsi que des modélisations 3D du projet issues des différentes phases d'étude, des perspectives, des stations et des plans techniques présentés au cours des nombreuses réunions en présence de la Commune de Créteil. L'ensemble de ces éléments a été adressé par Ile-de-France Mobilités à la collectivité.

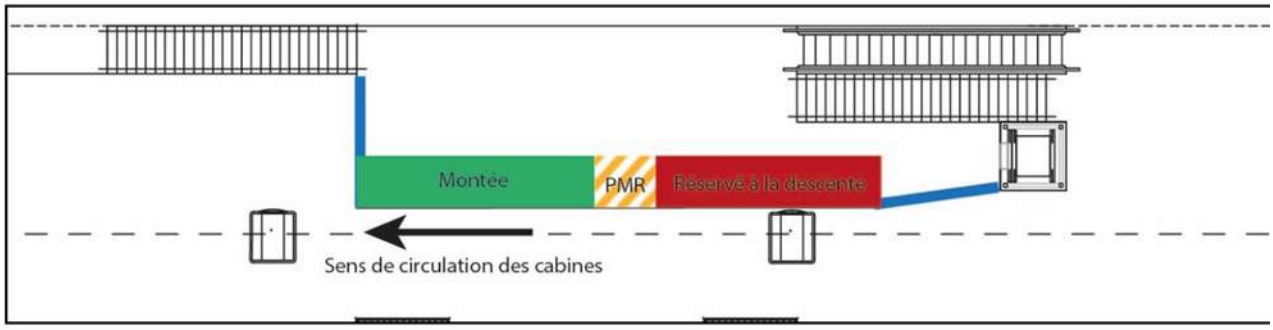
Concernant les espaces de flux et d'attente, en particulier des quais, Ile-de-France Mobilités rappelle que le système est dimensionné (capacité du système, fréquences de passage des cabines en période de pointe et en période creuse) pour que les temps d'attente soient nuls ou très faibles en station, de l'ordre de quelques dizaines de secondes.

Les espaces d'attente seront couverts et abrités du vent.

Des bancs pourront toutefois être installés pour le confort des usagers ne souhaitant pas embarquer immédiatement.

L'organisation des stations de téléphérique repose sur une séparation des flux montants et descendants, avec différentes zones très facilement identifiables :

- la zone de descente ;
- la zone de montée ;
- la zone d'arrêt complet réservée en priorité **aux Personnes à Mobilité Réduite**, notamment les personnes présentant une motricité réduite comme les Utilisateurs de Fauteuils Roulant (UFR), les personnes mal voyantes, ou les personnes blessées.



Délimitation de la fonctionnalité des espaces des quais

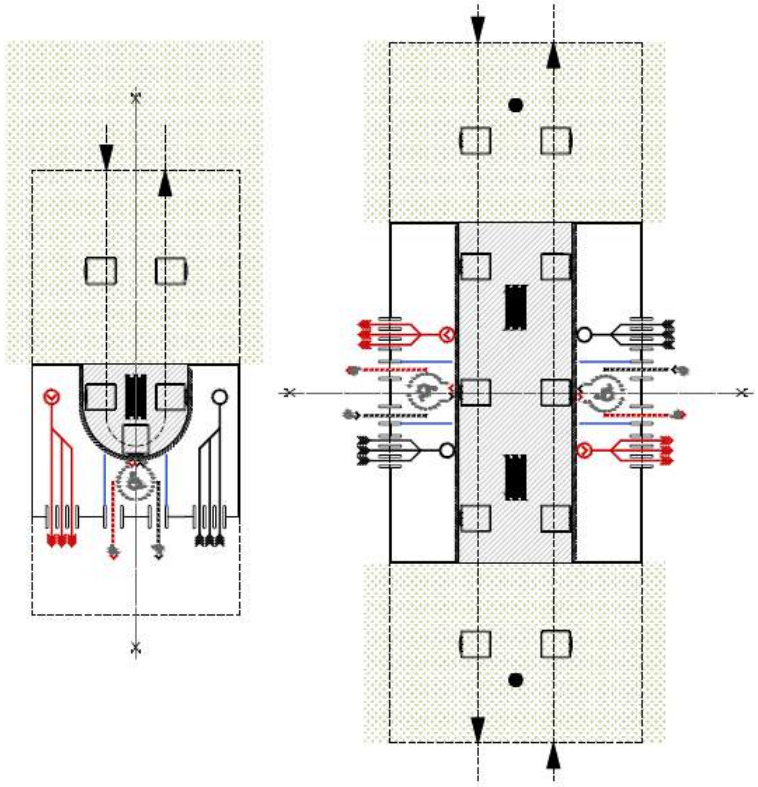
Au cours des études, Ile-de-France Mobilités a travaillé sur les gestions des flux et sur la signalétique des stations et des quais.

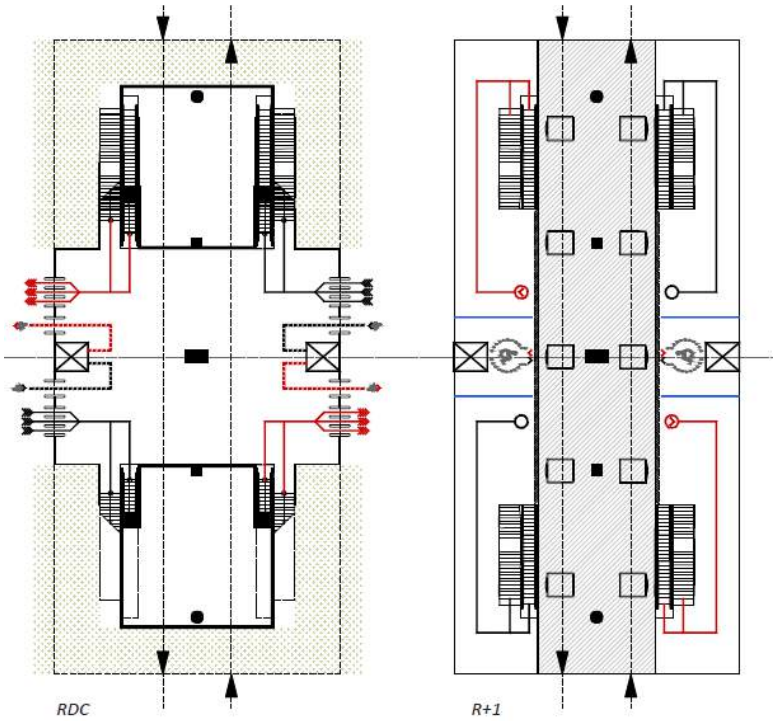
Afin de limiter les conflits et d'optimiser le confort et l'accessibilité de tous, Ile-de-France Mobilités a cherché à dissocier au maximum les flux entrants, les flux sortants et les flux dédiés spécifiquement aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Des barrières fixes ou amovibles, et/ou une signalétique au sol pourraient être mises en place au droit des quais afin de dissocier la fonctionnalité de chacun des espaces.

Les schémas ci-dessous présentent le principe de fonctionnement des stations d'extrémité et des stations intermédiaires (en rez-de-chaussée et en élévation – R+1).

A ce stade, des évolutions sont bien entendu possibles au cours des prochaines phases du projet et feront l'objet d'échanges avec le concepteur réalisateur du projet.





Etude du Câble A

Concept de séparation et de gestion des flux au sein des différentes configurations des stations du Câble A :

En haut à gauche, station d'extrémité

En haut à droite, station intermédiaire en rez-de-chaussée

En bas à gauche, rez-de-chaussée des stations en élévation

En bas à droite, niveau des quais des stations en élévation (images et concept non contractuels – Ile-de-France Mobilités)

La répartition de ces flux par une signalétique compréhensible par tous sera retravaillée au cours des phases ultérieures du projet.

Pistes de travail : projet de design des espaces intérieurs des stations (image non contractuelle – Ile-de-France Mobilités)

Comme Ile-de-France Mobilités l'a indiqué de nouvelles études réalisées par le concepteur réalisateur seront initiées (AVP, PRO…). Celui-ci devra posséder des compétences en termes d'architecture, d'urbanisme et de paysagisme. Ces études permettront de détailler davantage les insertions et l'organisation fonctionnelle des stations en tenant notamment compte des contributions et des enseignements issus de l'enquête publique.

De nouveaux échanges avec les collectivités, les partenaires, et notamment le SMER La Tégéval et le public se tiendront afin de présenter les évolutions du projet.

> Appréciation de la commission :

> Au vu des différents documents présentés dans le dossier, la commission d'enquête estime qu'une réelle recherche de qualité architecturale a été effectuée pour permettre l'acceptation de ce projet par le plus grand nombre.

Observation n° 5 :

"Le dossier d'enquête publique ne traite pas le sujet de l'implantation de la future station Pointe du Lac au regard du respect du tissu urbain existant et plus particulièrement du « lien de ville » et de l'église, laissant ces sujets à l'appréciation du seul dossier d'enquête parcellaire, indiquant les terrains dont Ile-de-France Mobilités devra se porter acquéreur. Le « lien de Ville », propriété de la commune, est une pièce urbaine piétonne de qualité située avenue François Mitterrand, permettant de relier les quartiers Sarrazins et Pointe du Lac. Celle-ci se verra impactée par l'implantation de la future station Pointe du Lac, dans des conditions que la perspective en 3 dimensions ne permet pas d'apprécier pleinement".

"La commune considère que le dossier d'étude d'impact devrait être complété pour apporter les précisions nécessaires aux dispositions techniques à mettre en œuvre pour ne pas altérer ni dénaturer l'ouvrage d'art que constitue ce lien de ville".

Notamment observation : C8 (Mairie de Créteil).

> Questions de la C.E. : IDFM peut-elle apporter des précisions sur les dispositions techniques envisagées pour que le « lien de Ville » à Créteil / Pointe du Lac ne soit pas dénaturé ?

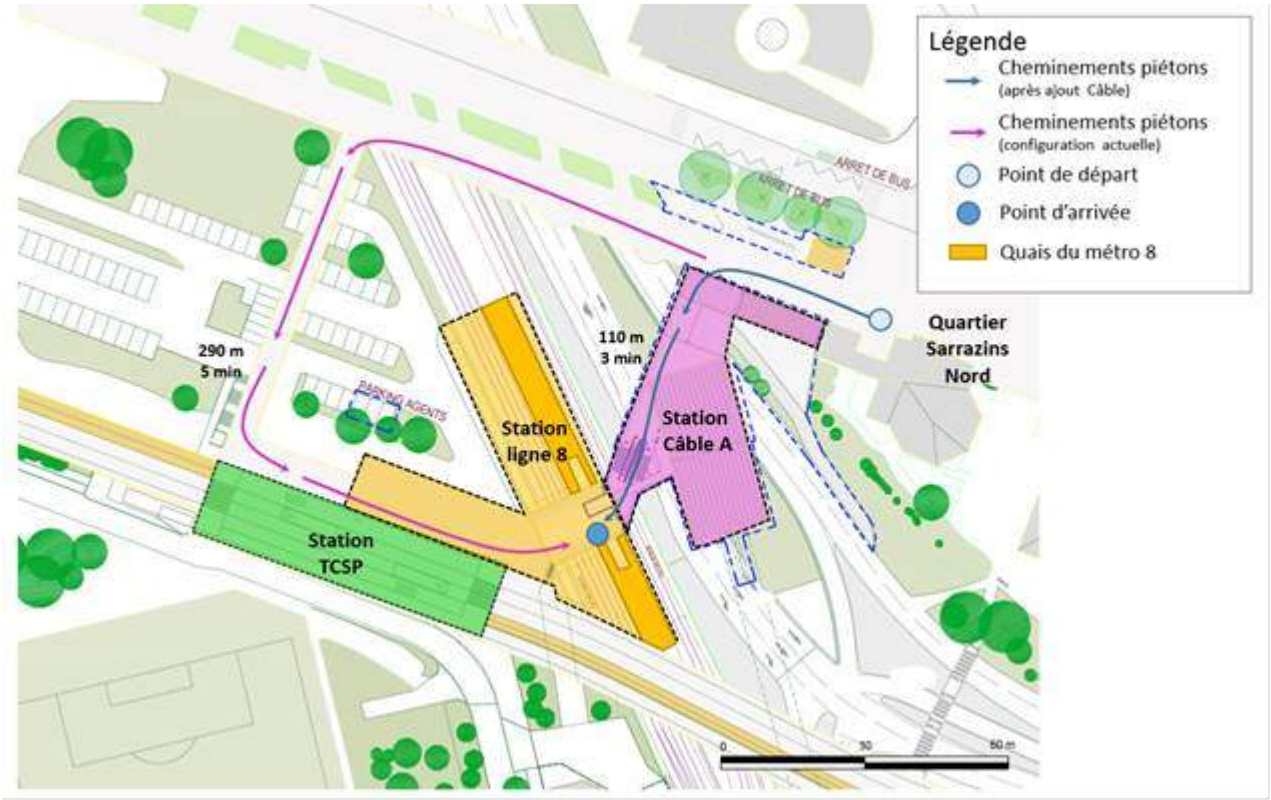
Réponses du maître d'ouvrage :

Orientée vers le sud, la configuration actuelle du pôle d'échanges de la station Pointe du Lac contraint les habitants du quartier nord des Sarrazins a un cheminement long afin de gagner les quais du métro.

Depuis le nord-est du pôle d'échanges, les voyageurs de la ligne 8 sont contraints, en effet, de circuler le long du mail François Mitterrand, d'emprunter la passerelle connectant le site propre utilisé notamment par la ligne 393, d'accéder ensuite au bâtiment voyageur, puis à la mezzanine afin de joindre les quais du métro par escaliers ou ascenseur.

A l'arrivée du Câble A, les habitants de Créteil pourront dès le mail François Mitterrand accéder à l'actuelle mezzanine du pôle d'échanges via la passerelle envisagée. En empruntant les escaliers de la passerelle et de la mezzanine ou plus directement via l'ascenseur, les voyageurs rejoindront les quais du métro.

La réalisation de la passerelle permettra aux cristoliens résidant ou visiteurs du quartier nord des Sarrazins de gagner **environ 180 mètres de parcours (l'équivalent de deux terrains de football) dans chaque sens soit un gain de temps d'environ 2 minutes**.



Mise en évidence des correspondances optimisés pour les cristoliens grâce à la nouvelle passerelle envisagée dans le cadre du Câble A de la station Pointe du Lac

Cette passerelle assurera également **une meilleure répartition des flux entrants ou sortants du pôle d'échanges**. La réalisation d'un second accès à la station Pointe du Lac favorisera ainsi les conditions de confort.

L'accessibilité générale du pôle d'échanges de la station Pointe du Lac sera renforcée.

En outre, la passerelle permettra d'optimiser sensiblement l'intermodalité avec la ligne 117 dont le point d'arrêt est situé au droit du mail François Mitterrand.

L'ensemble des voyageurs de la ligne 117 bénéficiera de cet aménagement.

Au-delà des voyageurs du Câble A, la passerelle **optimisera donc le fonctionnement général du pôle d'échanges de Pointe du Lac**.

Ile-de-France Mobilités précise que la passerelle connectant le mail François Mitterrand à l'actuelle mezzanine du pôle d'échanges figure sur les schémas, les plans, les modélisations 3D réalisées, les perspectives effectuées de la station **depuis les études du DOCP.**

Comme évoqué précédemment, l'ensemble des composantes du pôle d'échanges de Pointe du Lac a été présenté au cours de nombreux échanges avec la Commune de Créteil à travers les réunions bilatérales, les réunions sectorielles qui ont porté spécifiquement sur l'insertion de la station Pointe du Lac, les comités techniques, les commissions de suivi, les réunions publiques et les rencontres avec Monsieur le Maire de Créteil.

Jusqu'à l'approbation du Schéma de Principe et du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (juillet 2018), la passerelle (envisagée depuis 2015 dans le cadre de la variante 2 de la station Pointe du Lac) n'a jamais été remise en cause par la Commune de Créteil.

Compte tenu de l'existence d'une passerelle connectant déjà le « lien de Ville » au site propre emprunté notamment par la ligne 393, des dispositions techniques et architecturales similaires pourraient être employées afin de ne pas « dénaturer » le lien de Ville à Créteil Pointe du Lac.

Prises de vues de la passerelle connectant « le lien de Ville » à Créteil / Pointe du Lac (Ile-de-France Mobilités)

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que la liaison directe entre la future station Pointe du Lac et le mail François Mitterrand est une amélioration notable pour les habitants des Sarrazins nord. L'engagement du maître d'ouvrage à réaliser cette liaison sans « dénaturer » le Lien de Ville, est de nature à rassurer.

Observation n° 6 :

"Pour ce qui est de l'église Saint-Pierre du Lac, le projet prévoit l'acquisition d'une partie de son emprise foncière dédiée à un espace vert sans en préciser spécifiquement l'usage futur.
La commune considère que le dossier d'étude d'impact devrait être complété pour apporter les précisions nécessaires sur l'usage futur de l'emprise foncière dédiée à un espace vert".

Notamment observation : C8 (Mairie de Créteil)

> Questions de la C.E. : IDFM peut-elle apporter des précisions sur l'usage futur de l'emprise foncière dédiée, en principe, à un espace vert ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Une emprise foncière sous domanialité de l'association diocésaine de Créteil est nécessaire à la réalisation du Câble A.

Cette emprise, estimée à 168 m², permettra la mise en place des locaux techniques de la station Pointe du Lac. Les locaux pourront notamment accueillir des installations techniques (stockage de matériel, le local Courants faibles…).

Les locaux techniques situés au rez-de-chaussée seront accessibles par les véhicules de maintenance depuis la RD1. Pour cela, un accès spécifique sera mis en place le long de la RD1 afin de ne pas impacter la circulation générale.

Cet aménagement a fait l'objet d'échanges avec le Département du Val-de-Marne gestionnaire de la voirie.

Foncier sous domanialité de l'association diocésaine de Créteil impacté par le Câble A.
Prises de vues effectuées depuis le mail François Miterrand (Ile-de-France Mobilités)

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que l'acquisition de cette propriété est nécessaire à la réalisation des locaux techniques.

Observation n° 7 :

L'étude des reliefs. Île-de-France Mobilités argumente le choix du téléphérique par un supposé relief géographique. Le dénivelé maximum est de 45 mètres environ, étalé sur quelques kilomètres, facilement franchissable par un bus.

En revanche, ce relief géographique, relativement plat, soulève la question de l'intégration du câble dans le paysage. Un relief plat s'oppose à l'intégration paysagère d'un câble et de ses 36 pylônes (un tous les 150 mètres), allant jusqu'à 40 mètres de haut visibles à perte de vue.

Observation n° 8 :

Moyen de transport ancien, inadapté aux besoins d'aujourd'hui, réservé à un fort dénivelé, ce qui n'est pas le cas du territoire.

Notamment observations : V4, E629, E785, E818, E832.

Réponses du maître d'ouvrage :

En sus de permettre le franchissement de forts dénivelés, le choix d'une liaison par câble répond ici aux caractéristiques du territoire scindé par de nombreuses coupures (faisceaux ferroviaires, infrastructures routières).

La technologie du téléphérique est d'ailleurs déjà utilisée dans d'autres villes européennes pour franchir des discontinuités. C'est actuellement le cas à Londres ou encore à Brest où le téléphérique est mis en place pour traverser respectivement la Tamise et la Penfeld.

Ainsi, là où la mise en place d'un réseau de bus impliquerait, entre autres, la construction d'ouvrages de franchissement des voies ferrées, la liaison du Câble A permet un franchissement rapide au-dessus des infrastructures ainsi qu'une réduction de l'emprise au sol du projet.

Concernant l'impact des pylônes sur le paysage, un traitement soigné de l'insertion urbaine du câble sera demandé au titulaire du marché de conception-réalisation, notamment aux abords et au sein de la Tégéval.

En milieu urbain, complémentaire de l'offre existante, le transport par câble est un mode de transport moderne de plus en plus envisagé par les agglomérations.

Ce mode est notamment envisagé pour élargir l'offre de transport à Toulouse, à Orléans, à Saint Denis de la Réunion.

Des lignes de transport par câble ont déjà été réalisées dans de nombreuses villes comme à Medellin (Colombie), Ankara (Turquie), La Paz (Bolivie) ou encore à Londres (Angleterre).

En fonction de la fréquentation du site, la technologie monocâble peut être adaptée pour une desserte de transport public urbain.

Comme expliqué dans la partie « 7- Prévisions de fréquentation » de la pièce F du dossier DEUP, des prévisions de fréquentation ont été établies par Ile-de-France Mobilités à l'aide de son modèle de prévision des déplacements de personnes en Ile-de-France.

Le Câble est dimensionné afin de répondre à cette prévision de fréquentation et ainsi proposer un mode de transport adapté à la demande. Le retour d'expérience du monocâble de Medellin montre que les lignes mises en place en Colombie, dans une ville densément urbanisée, répondent à la demande de transport des habitants.

En plus de permettre le franchissement de fort dénivelés, le câble permet également de franchir de fortes coupures urbaines.

Cette réponse est argumentée dans la réponse à l'observation ci-dessus (observation n°7).

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête estime que si le franchissement de dénivelés importants comme en zone montagneuse est l'un des atouts du téléphérique, sa fonctionnalité en zone urbaine permet d'autres franchissements telles que les discontinuités que représentent des infrastructures routières ou ferroviaires, des cours d'eau, etc…

Observation n° 9 :

Végétaliser les pylônes pour les intégrer à la coulée verte. Nous ne voulons pas de pylônes qui ressemblent à des lignes de haute tension, mais des pylônes qui soient végétalisés ou stylisés.
Notamment observations : L42

Réponses du maître d'ouvrage :

La mise en place d'aménagements paysagers en pied de pylônes, pour végétaliser le site, est envisageable, sous réserve de compatibilité avec le massif de fondations réalisé pour supporter le pylône.

Les pylônes du Câble sont des ouvrages qui doivent être contrôlés et entretenus régulièrement. La mise en place de végétaux grimpant sur les pylônes ne permet pas le contrôle de l'ouvrage et est donc susceptible de nuire à la structure de celui-ci.

Le projet a fait l'objet d'une conception architecturale et structurelle dès les études préliminaires.

Des pylônes stylisés en fonction du site traversés ont été proposés par l'architecte du groupement d'étude. De même, l'architecte en charge des études de conception-réalisation pourra proposer une architecture des pylônes en lien avec la Tégéval en jouant sur les matériaux et la forme des pylônes. **La mise en place de pylônes stylisés est donc envisageable**.

> Appréciation de la commission :

> Il est compréhensible que soit proposée une végétalisation des pylônes mais la commission d'enquête considère qu'il est important que les choix s'orientent vers des solutions les plus esthétiques et intégrées au paysage possible et que soient écartés les aménagements qui pourraient mettre en péril la pérennité et la sécurité de la structure.

- Sous-thème 3.2 - La Tégéval.

Observation n° 1 :

La Tégéval est le projet le plus impacté avec un survol long de 1,4 km et l'implantation de 2 stations directement sur son périmètre. Notre projet poursuit des objectifs d'intégration paysagère et de mise en œuvre de la trame verte du territoire qui pourraient être mis à mal par une mauvaise insertion de l'infrastructure. Aussi nous souhaitons la poursuite d'un travail partenarial fort entre les maîtrises d'œuvres pour permettre une intégration paysagère et écologique satisfaisante des stations, pylônes et câbles.

Notamment observation : E649 du Syndicat mixte d'étude et de réalisation (SMER).

Réponses du maître d'ouvrage :

Les échanges entre Ile-de-France Mobilités avec le SMER la Tégéval ont été initiés avant le lancement des études du DOCP du Câble A.

Tout au long des études (2014-2018) les échanges avec le SMER se sont poursuivis régulièrement et en étroite collaboration afin que les deux projets se valorisent mutuellement.

Ile-de-France Mobilités se réjouit de la contribution du SMER la Tégéval en faveur du Câble A et de son soutien exprimé auprès de la Commission d'enquête.

Ile-de-France Mobilités s'engage à poursuivre le travail partenarial au travers des prochaines phases du projet afin d'honorer ses engagements auprès du SMER la Tégéval.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête approuve cet engagement du maître d'ouvrage à poursuivre un travail en partenariat avec le SMER Tégéval.

Observation n° 2 :

Il est important qu'Ile-de-France mobilités poursuive un travail proactif avec l'État pour permettre une évolution de la réglementation applicable aux téléphériques urbains. La réglementation actuelle, basée sur les téléphériques de montagne, interdit aujourd'hui toute végétation sous les câbles, ce qui n'est pas adapté à notre projet.

Notamment observations : E649 du Syndicat mixte d'étude et de réalisation (SMER), G10.

> Questions de la C.E. : Comment le maître d'ouvrage envisage-t-il les relations avec l'État pour obtenir une évolution de la réglementation applicable aux téléphériques urbains afin de permettre à la Tégéval et au Câble A de pouvoir cohabiter harmonieusement ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Une évolution réglementaire récente ne contraint désormais plus à abattre l'ensemble des arbres situés sous la ligne du téléphérique. Dans l'hypothèse où l'étude de risque incendie démontre un niveau global de sécurité au moins équivalent à celui d'un survol à 30 mètres de la cime des arbres, ces derniers peuvent être maintenus.

Dans le cadre des études du DOCP et du Schéma de Principe, Ile-de-France Mobilités a réalisé une étude spécifique dont les premiers résultats se sont avérés favorables au maintien de la végétation sous la ligne.

Ces résultats devront être confirmés au cours des prochaines phases du projet. Dans l'intervalle, Ile-de-France Mobilités ne les a volontairement pas pris en compte pour le calcul des compensations et a envisagé, à ce stade d'étude, l'abattage systématique des arbres situés dans l'environnement du téléphérique, ce scénario étant le plus défavorable.

Comme évoqué au cours des différentes phases d'études, Ile-de-France Mobilités cherchera à préserver au maximum la végétation située sous la ligne du Câble A et en particulier dans son interface avec la coulée verte, La Tégéval.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère qu'il est essentiel de maintenir, autant que possible, la présence des arbres sous le projet, d'autant plus que la réglementation l'autorise désormais.

Observation n° 3 :

Par ailleurs, il a été convenu lors des études préalables que le SMER intègre dans son projet les compensations environnementales et les adaptations nécessaires à l'aménagement ultérieur du téléphérique. Aussi il est important d'étudier, à l'issue de l'enquête publique le cas échéant, la possibilité d'un financement rapide de ces prestations afin de ne pas retarder la livraison de la voie verte.

Notamment observation : E649 du Syndicat mixte d'étude et de réalisation (SMER).

> Questions de la C.E. : Quelles sont les mesures envisagées pour répondre à cette interrogation ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Les compensations environnementales ne sont pas *nécessairement* réalisées au droit de la Tégéval, la réglementation ne l'imposant pas.

Cela peut en revanche constituer une opportunité intéressante pour les deux parties, car cela permet une compensation au plus proche de l'impact tout en valorisant l'aménagement en projet.

Toutefois, au vu d'échanges récents entre Ile-de-France Mobilités et le SMER, étant donnés les calendriers des deux projets et le caractère déjà écologique du projet de Tégéval, il n'est pas sûr qu'une compensation environnementale du maître d'ouvrage Ile-de-France Mobilités apporte une réelle plus-value à et soit donc réellement pertinente à cet endroit.

D'autres parcelles vont être étudiées localement, en lien avec les acteurs du territoire.

Concernant les adaptations nécessaires à l'aménagement ultérieur du téléphérique, Ile-de-France Mobilités et le SMER travaillent en coordination afin que les deux projets d'aménagement soient strictement compatibles et qu'un maximum de mesures conservatoires soient prises, pour l'intérêt collectif et dans un souci de respect des coûts.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que les compensations environnementales nécessaires peuvent effectivement être délocalisées ce qui peut représenter une bonne opportunité pour d'autres secteurs moins favorisés que l'emprise de la Tégéval.

- Sous-thème 3.3 - Les lignes THT.

Observation n° 1 :

Le Téléval passera sous 2 lignes à haute tension de 45 000 volts au niveau des Temps durables et au nord de Limeil-Brévannes avec 2 lignes à très haute tension de 225 000 volts. L'Autorité Environnementale rappelle la problématique des ondes électromagnétiques : "La présence de lignes à haute tension impose d'éventuelles restrictions d'usage visant notamment à protéger la santé humaine (décret n°2004-835 relatif aux servitudes d'utilité publique du 19/08/2004). Ces restrictions à l'échelle du projet sont à prendre en compte.

Notamment observations : G8, E617.

> Questions de la C.E. : Quelles sont les mesures envisagées pour être en conformité avec cette réglementation ?

Réponses du maître d'ouvrage :

A ce stade du projet, aucun risque lié à la présence du champ électromagnétique n'a été identifié au droit de l'intersection entre la ligne électrique et le tracé du Câble.

Ile-de-France Mobilités a échangé avec RTE à plusieurs reprises sur cette dimension au cours des études du DOCP et du Schéma de principe. RTE a indiqué qu'il n'y a pas de risque électromagnétique avec le système de transport par Câble, au regard de sa distance et de son passage perpendiculaire avec les lignes THT.

Il n'y a pas non plus de risque pour les usagers du Câble porteurs d'un pacemaker.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que l'absence de risque évoqué par le maître d'ouvrage est rassurante.

- Sous-thème 3.4 - Les routes, autoroutes et liaisons douces.

Observation n° 1 :

La mise en sens unique du chemin des Bassins : le projet va créer des difficultés de circulation à Créteil. En effet, outre les blocages liés aux travaux sur toute la durée du chantier, le passage du téléphérique dans le quartier des Sarrazins et la mise en place des pylônes ne sont possibles qu'en réduisant, de façon définitive la circulation le long du métro (passage de double sens à sens unique). Les conséquences, au jour le jour, sur la vie du quartier sont loin d'être anecdotiques et concernent 800 logements (environ 2000 habitants) et 180 entreprises ou administrations employant 3 300 salariés sur zone. Ile-de-France Mobilités assure que cette mise en sens unique ne se fera pas sans l'accord des riverains et de la Mairie de Créteil. Pourtant, dans le dossier d'enquête, en pièce B, page 79, il est précisé : « Nous affirmons en l'état qu'il n'est pas possible de maintenir ce sens de circulation du fait de l'implantation nécessaire des pylônes et de l'espace très étroit disponible ». En page 71 de la pièce B du dossier d'enquête, il est précisé que le gabarit des pylônes de 45 mètres peut être estimé à 6,5 mètres par 6,5 mètres. La fine bande de terre située entre les voies du métro et la route du Chemin des Bassins ne permet pas d'accueillir une telle dimension. C'est en ajoutant la voie de circulation routière adjacente qu'il est possible d'accueillir ce gabarit.

Observation n° 2 :

L'emprise au sol du pylône prévu chemin des Bassins interroge sur les conditions de circulation (sens unique) au terme du projet, ce qui pose la question du plan de circulation de toute cette partie du quartier.

Notamment observations : E81, E173, E218, E314, E318, E257, E314, E318, E358, E430, E577, E617, E652, C7, E703, E704, E714, E835, E878, E1166, E 1170, E1174, E1176, C13, C8 (Mairie de Créteil).

*<u>> Questions de la C.E. :</u> Quelles seront les mesures prises afin d'éviter la mise en sens unique du chemin des Bassins à la Pointe du Lac à Créteil ? Compte tenu de l'emprise du pylône, IDFM peut-elle affirmer **<u>avec certitude</u>** que le double sens de circulation pourrait être maintenu ?*

<u>Réponses du maître d'ouvrage :</u>

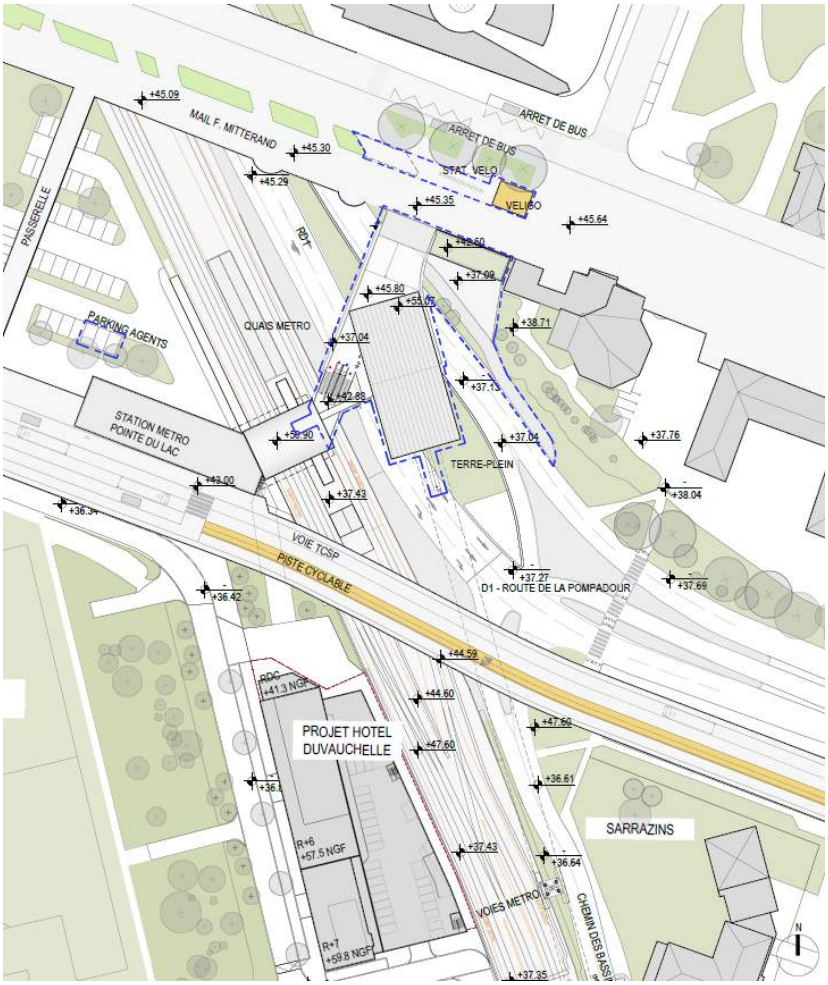
Le principe de mise à sens unique du chemin des Bassins a été proposé par Ile-de-France Mobilités en accord avec le Département du Val-de-Marne afin d'optimiser l'insertion paysagère du projet et de réduire les nuisances sonores et visuelles induites par le passage de plus de 6 600 véhicules motorisés et le fonctionnement de la ligne 8 du métro (passage et stationnement des métros).

Cette mesure d'accompagnement du Câble A (non nécessaire à la réalisation du téléphérique) ne semble pas convenir à la Commune de Créteil et aux habitants du quartier des Sarrazins Sud.

Le chemin des Bassins, dont le Département du Val-de-Marne est gestionnaire (RD 102), devra être dévié ponctuellement pour permettre l'implantation du pylône 1P3-1P4.

Cette option devra faire l'objet d'une étude de tracé plus approfondie, afin de déterminer plus précisément le tracé de la voie, les conditions de circulation (réduction de la vitesse liée à la sinuosité de la voie) ainsi que l'impact sur les stationnements et les cheminements piétons existants.

Un exemple d'aménagement du chemin des Bassins en double sens avec la mise en place du pylône 1P3-1P4 et la suppression de stationnements est illustré ci-dessous :



Perspective d'insertion du pylône 1P3-1P4 et conservation du chemin des Bassins en double sens

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que cette réponse du maître d'ouvrage est de nature à rassurer les usagers de cette voie qui redoutaient une mise en sens unique obligatoire.

Observation n° 3 :

- Le Téléval ne pourrait-il pas permettre de réduire l'espace routier dans le quartier de Créteil sud en créant des trottoirs ou des pistes cyclables ?
- Un développement de pistes cyclables est-il envisagé ?

Notamment observations : E70, E545.

Réponses du maître d'ouvrage :

Concernant Créteil sud, la station Pointe du Lac n'est pas située au niveau de la voirie routière. Elle n'aura donc pas d'impact sur l'espace routier. Un pylône sera implanté sur le chemin des Bassins : d'éventuels aménagements de la voirie pourront être réalisés en lien avec la collectivité (cf. Observation 2 thème 3.4 ci-dessus).

Comme tout projet de transport en commun structurant, le projet du Câble A prévoira la réalisation d'aménagements urbains aux abords des stations pour faciliter l'accès à vélo et à pied en toute sécurité. Il sera donc prévu des aménagements de voirie ponctuels.

Le projet s'intègre dans le réseau cyclable prévu par le Schéma Départemental des itinéraires cyclables (SDIC) par la position des stations qui croisent des itinéraires cyclables. Sur le périmètre commun aux projets de télécabine (Câble A) et de coulée verte (Tégéval), IDFM et le Syndicat Mixte d'Etude et de Réalisation la Tégéval poursuivront les échanges en étroite coordination, notamment concernant les cheminements piétons et cycles.

Pour mémoire, les cabines seront toutes accessibles aux cyclistes.

Le projet a d'ailleurs reçu un avis favorable de l'association francilienne de cyclistes « Mieux se Déplacer à Bicyclette ».

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que les aménagements permettant la liaison avec les circulations douces sont très importants et sont bien pris en compte par le maître d'ouvrage.

Observation n° 4 :

Comment une ligne de 4,5 km de long va-t-elle désengorger sensiblement les routes ?
Notamment observations : E107, E116.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les nombreux avantages du Câble A et ses performances élevées offrent **une réelle alternative à l'usage de la voiture particulière**.

La compétitivité du Câble A vis-à-vis des modes motorisés individuels en période de pointe comme en période creuse favorisera un report modal.

Ce report modal au profit des transports en commun sera renforcé par l'intermodalité rapide avec :

- la ligne 8 du métro ;
- la ligne 393 qui sera prolongée à terme jusqu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly ;
- la ligne 15 du Grand Paris Express au pôle Créteil Échât via la ligne 8 ;
- les gares de Créteil Pompadour et de Sucy-Bonneuil desservie par les lignes D et A du RER via une correspondance avec la ligne 393.

Ce report modal se traduira par une réduction des niveaux de trafics supportés par le réseau viaire du bassin de vie.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que, même si le projet du Câble A n'a pas vocation à désengorger les routes,, il est vraisemblable qu'il participera à une réduction du trafic routier.

- Sous-thème 3.5 - Les parcs de stationnement liés aux gares (autos, vélos, Vélib, …).

Observation n° 1 :

Un service « Vélib » au niveau des stations du Téléval, est-il prévu ?
Notamment observation : E22.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les communes du projet ne sont pas situées dans le périmètre de compétences de l'établissement en charge du Velib.

Pour information, un système de location en libre-service a été mis en place à Créteil (Cristolib). La commune recense 10 stations et 130 vélos. Aucune station n'est à ce jour située à proximité immédiate de la station Pointe du Lac.

Il appartient au gestionnaire du service Cristolib d'implanter, le cas échéant, des installations au niveau de la station Pointe du Lac.

Conformément au Schéma Directeur du Stationnement Vélos (SDSV) établi par Ile-de-France Mobilités, des consignes Veligo et des arceaux seront, en revanche, installés à proximité de chaque station du Câble A.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère qu'il est important de favoriser l'usage du vélo. Il est de la responsabilité des communes de répondre aux demandes concernant leur location.

Observation n° 2 :

Le projet n'intègre aucun parking aux alentours des stations. Il ne permet de desservir que les habitants à proximité immédiate. Il est peu probable que les personnes qui prennent actuellement leur voiture abandonnent cette dernière, afin de prendre un bus ou le vélo pour se rendre à une station du câble. Dans son mémoire en réponse à la MRAe, le porteur de projet indique que « l'aire d'attractivité du câble A est locale et que des rabattements locaux y seront donc privilégiés : bus, vélo, dépose-minute ».

Observation n° 3 :

Est-il prévu une aire de stationnement pour les voitures en covoiturage ?

Observation n° 4 :

Ce système de transport n'est-il pas une solution "terminale" pour les utilisateurs en ce sens que les usagers feront une partie en voiture puis utiliseront le câble ?

Observation n° 5 :

N'a-t-on pas un risque d'avoir des stationnements "sauvages" de véhicules près des stations ?

Observation n° 6 :

Il faudrait prévoir, si ce n'est fait, des aires de stationnement pour les véhicules des usagers à mobilité réduite qui souhaiteraient utiliser le téléphérique.

Notamment observations : E60, E67, E107, E116, E 139, E269, E303, E456, E475, E531, E572, E573, E620, E622, E637, E701, E845, G8, L5, L26, L43, L48, L50, L52, V4, P1, P2, P25, P35, P39.

> Questions de la C.E. :

- Le choix de ne prévoir aucun parc de stationnement près des stations du téléphérique n'est-il pas de nature à dissuader certaines personnes d'utiliser ce moyen de transport ?

- Le risque de voir se développer le « stationnement sauvage » n'est-il pas important ?

- Est-il prévu, aux alentours des stations, une aire de stationnement pour les véhicules en covoiturage ?

- Est-il prévu une aire de stationnement pour les personnes à mobilité réduite ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Des places dédiées aux arrêts-minute sont prévues à proximité de chacune des stations à l'exception de Pointe du Lac.

Ile-de-France Mobilités n'envisage pas la création de Parc Relais compte-tenu de la proximité de Paris. Le rabattement vers les stations sera notamment assuré par le réseau de bus qui sera restructuré à l'occasion de la mise en service du Câble A.

Le rabattement à vélo est également encouragé par la présence d'offres de stationnement dédiées à proximité ou au sein même des stations du Câble A. Des arceaux vélo et des consignes Véligo, abrités et sécurisées, sont prévus.

La réalisation de la Tégéval et les aménagements cyclables prévus par le Département du Val-de-Marne et les communes permettront de favoriser encore l'utilisation du vélo comme mode de rabattement vers les pôles d'échanges du Câble A.

Le projet de transport répond à l'enclavement des communes de Limeil-Brévannes, de Valenton et des quartiers situés au sud de Villeneuve-Saint-Georges.

L'attractivité du Câble A devrait se limiter à une échelle locale et ne générerait donc pas un trafic de transit supplémentaire ni de forts besoins en stationnement.

A l'exception des espaces mutables situés au nord de la station Temps Durables, les pôles d'échanges du Câble A, localisés en milieu urbain, ne permettent pas d'aménager des parkings à proximité immédiate.

Toutefois, les aires dédiées à la dépose minute pourront permettre de prendre en charge ou de déposer, en toute sécurité, les usagers.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que, outre le fait que les espaces qui pourraient être utilisés à la création de parcs de stationnement ne sont pas évidents à trouver dans les secteurs concernés, l'objectif n'est pas d'encourager le recours à la voiture pour se rendre à une station de téléphérique mais, au contraire, de privilégier les modes de transports doux ou les transports en commun.

Observation n° 7 :

Il serait bien de prévoir des parcs et pistes cyclables (pourquoi pas au-dessous des lignes du téléphérique pour des raisons esthétiques et d'occupation de l'espace ?
Notamment observations : E625, E959.
Réponses du maître d'ouvrage :

Entre la station Temps Durables et la station Emile Combes, la coulée verte, la Tégéval, permettra un aménagement cyclable continu.

Des espaces récréatifs sont prévus le long de cette section d'environ 1 400 mètres.

Entre la station Emile Combes (Limeil-Brévannes) et Bois Matar (Villeneuve-Saint-Georges), les aménagements existants et projetés sur la RD 136 par le Département du Val-de-Marne assureront également la continuité cyclable.

La présence des coupures urbaines (RN 406, RD 60, Ligne à Grande Vitesse, Gare de triage de Valenton…) entre les stations Temps Durables et Pointe du Lac ne permet pas d'assurer un itinéraire cyclable.

La configuration des cabines du Câble A permettra d'accueillir un ou plusieurs vélos, 100 % des cabines permettront d'embarquer au moins un vélo.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête approuve la possibilité d'accueillir un vélo dans les cabines. La proximité de la Tégéval sur une partie du trajet contribue également à favoriser ce mode de déplacement.

Observation n° 8 :

Sera-t-il possible de garer ou d'emmener son vélo sur le tracé et dans les stations du Téléval ?
Notamment observations : E42
Réponses du maître d'ouvrage :

La configuration des cabines du Câble A permettra d'accueillir un ou plusieurs vélos.

100 % des cabines permettront d'embarquer au moins un vélo.

Conformément au Schéma Directeur du Stationnement Vélos (SDSV) établi par Ile-de-France Mobilités, des consignes Veligo et des arceaux seront installés à proximité immédiate et / ou au sein même des stations du Câble A.

> Appréciation de la commission :

> Voir la réponse à l'observation n° 7.

Thème 4 : Les nuisances générées par la phase chantier.

Le thème 4 a recueilli **0,4 %** du total des observations.

Seuls les plans de circulation autour des futures stations et les nuisances sonores ont fait l'objet d'observations.

- Sous-thème 1 - Les nuisances liées aux travaux (circulation automobile, sonores…).

Observation n° 1 :

Les travaux généreront des nuisances sonores importantes en plus des bruits déjà existants des voitures, TGV, avions et métro. Ainsi que des nuisances visuelles importantes.

La construction du Téléval obligera à mettre en sens unique l'une des voies les plus importantes du quartier! (Les Sarrazins).

Notamment observations : E178, E653, E1170.

> Question de la C.E. : Quel sera le plan de circulation et les mesures prévues au droit des stations, notamment à la Pointe du Lac à Créteil ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Plan de circulation :

Des mesures de déviations ont été proposées au cours des études préliminaires du Câble A et soumises à l'avis des collectivités. Ces circulations devront faire l'objet d'une étude de trafic phasée avec le calendrier des études lors de la phase de conception / réalisation.

Les aménagements proposés sont présentés dans la pièce B du dossier d'enquête publique.

A ce stade d'étude, les grands principes et phasages sont présentés ci-après. Ils seront affinés dans la suite des études et des échanges avec l'ensemble des gestionnaires et partenaires concernés.

Les déviations proposées sont les suivantes :

> Pointe du Lac - Créteil

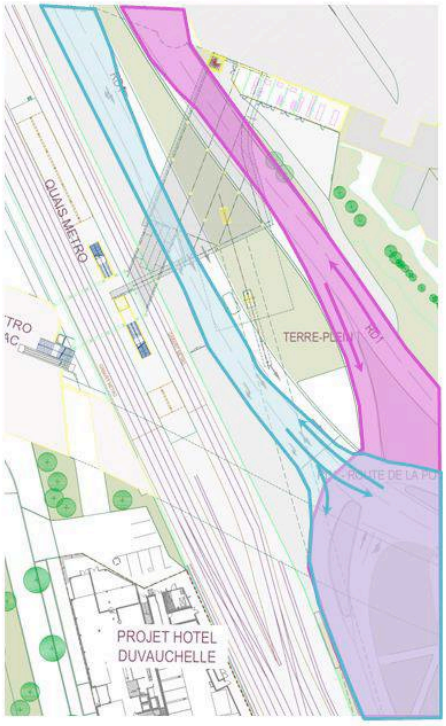
La construction de la station Pointe du Lac au-dessus des voies de la RD1 implique une interruption localisée de la circulation routière sur cet axe.

Le Conseil Départemental a émis le souhait que soit conservé à minima une voie de circulation dans chaque sens, et a précisé qu'il n'était pas aisé d'envisager un double sens sur l'axe Province/Paris ou sur l'axe Paris/Province, en raison de la configuration des carrefours.

Des déviations de circulation devront être envisagées afin de pouvoir réaliser ces travaux.

En effet, du fait de la configuration de la station, la circulation sur la RD1 devra obligatoirement être interrompue pendant une partie des travaux sur chacun des axes (mais pas sur les deux axes de façon simultanée).

Le plan de circulation proposé est présenté ci-dessous :



Circulation provisoire phase 1 Circulation provisoire phase 2

Les interruptions pourront être planifiées pendant la période estivale et/ou les vacances scolaires, de façon à ce que ses répercussions soient limitées.

La procédure de travaux au-dessus de la RD1 est soumise à l'autorisation du CD94, gestionnaire de ces voies.

> Chemin des Bassins (optimisation paysagère du site, réduction des nuisances sonores et visuelles, mise en sens unique) - Créteil

L'aménagement du chemin des Bassins est réalisé en une phase, au cours de laquelle la circulation est interrompue sur ce tronçon du chemin.

Une déviation pourra être mise en place via les rues Fernand Pouillon puis Le Corbusier pour permettre de relier la RD106 à la RD1.

A terme, la signalisation et le marquage devront être adaptés à la requalification de la rue en cas de mise à sens unique.

Afin de réduire l'impact sur la circulation, les travaux d'aménagement du chemin des Bassins pourront être réalisés en même temps que les travaux de la station Pointe du Lac, lors de la phase 2.

> Ruelle de Paris – Limeil-Brévannes

A titre indicatif, l'aménagement de la future ruelle de Paris pourrait être réalisé en trois phases.

Phase 1 : Aménagement de la future voirie et raccordement avec la rue Emile Zola

Phase 1 - Aménagement de la future voirie

En phase 1, la ruelle de Paris est aménagée et raccordée à la rue Emile Zola.
Le raccordement avec la rue Emile Zola implique la fermeture d'un côté de la rue Emile Zola pendant une partie de la phase 1. Une circulation alternée sera mise en place pour gérer les flux pendant la durée de cette opération.

- *Phase 2 : Raccordement à la ruelle de Paris existante*

Phase 2 - Raccordement de la "nouvelle rue" à l'existant

La nouvelle ruelle de Paris est raccordée à la rue existante au nord, ce qui implique la fermeture des deux axes (ancien et nouveau) au cours de cette opération. Une déviation pourrait être prévue à l'Ouest du quartier, via les rues Emile Zola et Gabriel Péri.
Le raccordement des deux aménagements permet d'utiliser la nouvelle rue pour la circulation dès la phase 3 des travaux.

- *Phase 3 : Déconstruction de l'actuelle ruelle de Paris*

Phase 3 : Déconstruction de l'actuelle ruelle de Paris sur le tronçon identifié

La ruelle de Paris est déconstruite au cours de la phase 3, afin de libérer l'emprise pour l'aménagement de la Tégéval qui se prolonge au sud de la station Emile Zola. Les travaux d'aménagement seront réalisés en coordination avec le SMER, en charge du projet de la Tégéval.

Les emprises travaux des stations Temps Durables, Emile Combes et Bois Matar impactent peu les voies de circulations adjacentes. Le plan de circulation pour ces stations sera défini ultérieurement.

Réseaux bus :

Les modifications d'itinéraires de bus liées aux travaux seront précisées au cours des études de conception réalisation du Câble A

Nuisances acoustiques :

Les mesures de réduction du bruit en phase chantier sont détaillées dans le dossier d'enquête publique – Pièce E – Chapitre 6 – p147).

Impacts visuels :

La réalisation des travaux peut générer des modifications du paysage importantes, bien que temporaires, qui ne peuvent être caractérisées objectivement.

L'exposition visuelle des riverains sera limitée par les mesures suivantes :

- Eloignement quand cela est possible de la base travaux des habitations ;
- Autorisation des travaux dans certaines tranches horaires ;
- Implantation des accès chantier loin des sites sensibles dans une grande partie des cas.

Toutes les mesures nécessaires seront prises par Ile-de-France Mobilités pour limiter au maximum les impacts des travaux.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que les aménagements (déviations) permettant de maintenir la circulation ou d'en minimiser l'impact en phase chantier, sont bien pris en compte par le maître d'ouvrage.

Observation n° 2 :

Le projet générera des nuisances sonores importantes (travaux et exploitation).

Notamment observation : E653.

> Question de la C.E. : Quelles sont les mesures prévues pour éviter les nuisances sonores en phase chantier ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Les mesures de réduction du bruit en phase chantier sont détaillées dans le dossier d'enquête publique (Pièce E – Chapitre 6 – p147).

Les travaux seront réalisés de jour (sauf opération ponctuelle ne pouvant être réalisée que de nuit) pour réduire les nuisances et s'effectueront dans le respect des seuils réglementaires.

L'ensemble des informations sur les nuisances liées aux travaux seront relayées aux riverains en amont via différents outils notamment : des flash info travaux, des nouveaux panneaux de signalisation.

Il sera également possible de suivre les travaux sur le site internet du projet et à travers les lettres d'information.

Des réunions d'information peuvent également être proposées.

Ile-de-Mobilités définira une stratégie de communication pendant la phase AVP.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête est consciente que les nuisances sonores ne pourront pas être totalement supprimées durant la phase travaux. Cependant, elle considère que les modalités pratiques misent en œuvre par le maitre d'ouvrage visant à limiter les nuisances sonores en phase chantier seront de nature à réduire celles-ci (travaux exclusivement de jour, respect des seuils de bruit réglementaires, information du public, …).

Thème 5 : Les nuisances générées en phase exploitation de la ligne.

Le thème 5 a recueilli **14,5 %** du total des observations.
Les nuisances sonores, visuelles et les atteintes à l'environnement sont placées au tout premier plan des interrogations de la population.
Le public a émis des doutes en ce qui concerne les moyens mis en œuvre pour réduire ces nuisances.
Le contrôle objectif de la réduction de celles-ci doit faire l'objet de toutes les attentions.
L'analyse des observations du public conduit à identifier les sous thèmes suivants :

- Sous-thème 5.1 - Les nuisances visuelles et de vis-à-vis, les habitats proches.

Observation n° 1 :

- Le vis-à-vis sur tout le quartier des Sarrazins est énorme : le fait d'avoir mis le projet très haut expose tout le quartier à un visuel disgracieux, à un vis à vis direct sur les fenêtres et balcons et à du bruit ! Les études montrent à ce jour que le seuil acceptable de bruit sera dépassé !
- Je n'ai pas envie d'avoir un téléphérique à ma fenêtre.
- Il est très difficile pour la commune (Créteil) d'appréhender sans réserve un tel tracé avec une telle différenciation d'analyse par Ile-de-France Mobilités des situations rencontrées, à savoir une situation acceptable pour Créteil avec une proximité de moins de 10 mètres (aujourd'hui portée à 14 mètres en vue oblique) parce que conforme à la réglementation, et d'autre part qualifiant « d'assez faible » une distance de 48 mètres (aujourd'hui ramenée à 38 mètres) entre le câble et les fenêtres d'immeubles pour la station des Temps Durables, nécessitant une frange boisée entre la ligne et les immeubles afin de limiter les nuisances visuelles de la ligne.
- La commune de Créteil considère que la pleine réussite de ce projet ne peut se construire sur un scénario portant atteinte de manière aussi évidente aux conditions d'habitat et de cadre de vie des habitants.

Notamment observations : E53, E60, E81, E124, E173, E180, E181,E183, E184, E204, E249, E281, E293, E314, E318, E328, E346, E358, E369, E374,E400, E421, E430, E435, E442, E468, E480, E510, E514, E553, E567, E576, E577, E578, E631, E651, E652, E653, E674, E681, E682, E698, E703, E704, E734, E767, E776, E778, E786, E821, E828, E835, E866, E878, E892, E894, E990, E1157, E1170, C1, C2, C3, C4, C6, C7, C8 (Mairie de Créteil), C13, L49, L50, P3.

> Question de la C.E. : Quelles sont les mesures prévues visant à réduire l'intrusion visuelle chez les habitants riverains du câble A (terrasses, balcons, appartements) ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Le tracé du Câble A est conçu pour passer au plus loin des habitations tout en tenant compte des nombreuses contraintes du territoire et des zones urbaines traversées.

Afin de limiter les covisibilités, Ile-de-France Mobilités a **volontairement augmenté l'altimétrie de la ligne**. De ce fait, le passage des cabines ne sera pas perçu depuis les habitations (pas de vis-à-vis direct).

A l'exception des logements situés aux derniers étages de l'immeuble Efidis, dont le plus proche est distant de 14 mètres, en tenant compte de l'oscillation maximale que peut prendre, dans le cas le plus défavorable, une cabine, les logements du quartier des Sarrazins sont situés à plus de 30 mètres des cabines les plus proches.

Entre les stations Temps Durables et Emile Zola, un aménagement paysager sera proposé en lien avec la coulée verte, la Tégéval, afin de réduire la visibilité des cabines notamment de la Cité Grégory.

Cet aménagement paysager sera étudié dans le cadre des phases d'études ultérieures afin de valider auprès des services instructeurs cette possibilité (étude risque incendie).

Entre les stations Emile Zola et Emile Combes, les cabines passent à 19 mètres et à 25 mètres d'immeubles à partir de l'oscillation maximale qu'elles peuvent prendre, dans le cas le plus défavorable. Un **survol haut est également envisagé** afin de réduire la covisibilité.

Le maintien des arbres du parc Saint Martin pourrait également permettre de réduire la visibilité des cabines.

La conception des cabines fera également l'objet d'une démarche de conception spécifique, afin de réduire la visibilité depuis les cabines.

La partie basse des cabines pourra par exemple être constituée d'un matériau opaque, ne permettant pas de voir vers le bas.

A ce stade des études, il est envisagé que les passagers du Câble A soient assis face à face dans la cabine, dans le sens de la ligne, le regard porté vers les passagers assis en face ou bien vers un horizon plus lointain situé au-dessus d'eux, ce qui réduit l'impact visuel sur les habitations.

La mise en place de dispositifs physiques permettant l'atténuation des vues sera aussi envisagée (film opacifiant, effet miroir, etc.).

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête est consciente que l'intrusion visuelle chez les habitants riverains du câble A (terrasses, balcons, appartements) constitue une nuisance majeure. Elle considère que le survol haut des habitations est un premier élément de réponse à cette problématique, et l'approuve.

Cependant, elle considère que ce n'est pas suffisant pour réduire significativement la covisibilité. Seule une conception adaptée des cabines visant à ne pas permettre une vision vers le bas apportera une réponse appropriée à cette nuisance.

La nécessité de réduire la covisibilité depuis les cabines fera l'objet d'une réserve.

- Sous-thème 5.2 - Les nuisances sonores.

Observation n° 1 :

Je n'y ai même pas cru au début...c'est quand même fou de faire passer un téléphérique aussi proche des habitations, de plus sans étude réelle de la nuisance sonore.

Notamment observations : E180, E739.

> Question de la C.E. : Est-il prévu une étude complémentaire sur le niveau de bruit résultant du fonctionnement du câble A ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Des études acoustiques ont été réalisées dans le cadre des études préliminaires du Câble A. Les résultats de ces études sont présentés dans le dossier d'enquête publique (Pièce E - Chapitre 5) et dans la réponse à l'avis de la MRAE (Pièce I – Chapitre 5 – Partie 3&4).

Des préconisations sont détaillées dans ces mêmes parties pour réduire les émissions acoustiques du projet.

L'efficacité et la faisabilité technique de ces préconisations seront étudiées de façon détaillée lors des études de conception à venir lorsque le concepteur du Câble A aura été choisi.

Ile-de-France Mobilités précise que la performance acoustique du Câble A sera un élément déterminant dans le choix du concepteur réalisateur.

Les impacts acoustiques du projet seront modélisés tout au long des études et après réalisation afin de vérifier le respect des objectifs fixés.

Le respect des seuils réglementaires fera l'objet d'un suivi plusieurs années après la mise en service du Câble A.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que le respect des seuils réglementaires de bruit est fondamental. Elle approuve le suivi régulier sur plusieurs années par le maitre d'ouvrage, du niveau acoustique engendré par le câble A en phase d'exploitation. Elle considère qu'aux vues des résultats des mesures effectuées, des actions correctives immédiates devront être mises en œuvre, afin de vérifier et respecter les objectifs fixés.
Ce point fera l'objet d'une réserve.

Observation n° 2 :

Il est bruyant au-delà des normes réglementaires (rapport de la MRAe).

La commune de Créteil considère que les arguments avancés par Ile-de-France Mobilités suite aux observations de la MRAe, tant en ce qui concerne l'insertion urbaine et paysagère du câble A que la réduction du bruit, n'apportent pas de réponses réelles aux problématiques soulevées. En effet, et quels que soient les aménagements envisagés, ceux-ci ne pourront effacer la trop grande proximité entre le passage du Câble A et les immeubles d'habitation qui résulte du tracé retenu.

Notamment observations : E53, E60, E81, E85, E124, E173, E180, E204, E216, E245, E250, E251, E281, E283, E314, E328, , E346, E353, E358, E408, E421, E435, E442, E456, E468, E480, E510, E514, E532, E553, E569, E577, E578, E617, E637, E642, E653, , E681, E682, E692, E698, E703, E704, E734, E767, E786, E792, E817, E832, E866, E878, E882, E883, E892, E894, E911, E990, E1157, E1170, C6, C7, C8 (Mairie de Créteil), C9, C13, L49, G8, L55, L62, P3.

> Question de la C.E. :

- Quelles sont les mesures prévues pour réduire les émissions sonores excessives, où dépassant les normes autorisées ?

- Quelles seront les mesures envisagées en cas de dépassement des normes lors de la mise en service ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Les mesures détaillées pour réduire les émissions sonores excessives sont détaillées dans le dossier d'enquête publique (Pièce E, chapitre 6, partie 6-12-2-4) et dans le mémoire de réponse à l'avis de la MRAe (Pièce I, chapitre 5, parties 3&4).

La modélisation des stations, ouvertes, telles qu'elles ont été conçues à ce stade des études, ne permet pas le respect systématique des seuils acoustiques pour l'ensemble du tracé du Câble A. Comme indiqué dans l'étude d'impact, les résultats montrent que les objectifs sont dépassés pour quelques bâtiments situés à proximité des stations Pointe du Lac, Emile Zola et Bois Matar.

En dehors de ces trois sites, les seuils sont respectés.

En réponse aux dépassements ponctuels relevés, les mesures de réduction suivantes sont notamment proposées :

- Traitement des gares : fermeture des stations, limitation des transmissions du bruit par la toiture, maitrise de la réverbération à l'intérieur du bâtiment ;
- Traitement acoustique de la toiture des gares ;
- Préconisation acoustique en tête de pylônes ;
- Réduction de la vitesse de circulation du Câble ;
- Réduction des temps d'exploitation en période nocturne ;
- Mise en place d'un câble gainé.

Des hypothèses ont été prises pour réaliser une seconde modélisation avec notamment la mise en place de stations fermées. Les hypothèses de cette modélisation sont rappelées dans la réponse à l'avis de la MRAe.

Les résultats de la modélisation montrent que les seuils acoustiques définis seraient respectés pour la modélisation d'une station fermée.

Des mesures post-mise en service seront effectuées pour vérifier les niveaux d'émissions sonores.

En cas de dépassement des seuils acoustiques, l'isolation des bâtiments sera proposée si l'ensemble des autres actions possibles n'était pas suffisant.

> Appréciation de la commission :

> Comme mentionné dans l'observation précédente, la commission d'enquête considère que le respect des seuils réglementaires de bruit est fondamental.
Voir réponse à l'observation n°1 ci-avant.

- Sous-thème 5.3 - Les atteintes à l'environnement.

Observation n° 1 :

- Où est le côté écologique du projet ?

- Le projet oblige à de la déforestation, menace la faune et les nappes phréatiques sur Créteil et VSG, il n'est pas écologique.

- De nombreuses espèces animales et végétales seront impactées, voire détruites, du fait d'une forte déforestation (3,43 ha) et de l'implantation de pylônes et stations sur 4,5 km (amphibiens, reptiles,…) dont certaines espèces sont protégées.

- L'aire d'étude est entourée de sites Natura 2000, dont le plus proche est à 9,5 kms, d'une réserve naturelle à 13 kms et d'une ZNIEFF à 250 mètres.

- Le dossier minimise l'impact du projet sur la nature, se basant sur le constat selon lequel l'aire d'étude ne contient pas de telles zones.

- En optant pour un passage haut (+ de 40m) des cabines dans le secteur Pointe du Lac, Île-de-France Mobilités condamne les pylônes de ce même secteur à générer des fondations plus profondes et plus larges que sur le reste du tracé. Les volumes de bétons que ce choix engendre, ne sont pas en adéquation avec un mode de transport qui se voudrait innovant et écologique.

Notamment observations : E60, E183, E247, E249, E296, E314, E337, E388, E408, E421, E453, E459, E470, E553, E612, E690, E692, E772, E775, E791, E818, E1157, C5, C14, C7, C8 (Mairie de Créteil), G8, V4.

> Questions de la C.E. : Quelles sont les mesures prévues :

- Pour la protection de la flore et de la faune ?

- Pour la protection des nappes phréatiques (notamment les fondations des pylônes et les assises des stations) ?,

- Pour compenser la déforestation ? Est-il prévu des replantations ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Les premiers impacts sur ces milieux naturels (faune et flore, nappes phréatiques et milieux boisés) sont présentés dans l'étude d'impact. Ils seront actualisés dans les études ultérieures et devront faire l'objet, pour chacun, d'autorisations administratives spécifiques auprès des services de l'Etat afin de garantir un impact maîtrisé du projet sur l'environnement.

Les mesures de protection de la flore et de la faune :

Au stade du Schéma de Principe, il est prévu que le projet impacte environ 4 hectares d'habitats favorables à des espèces protégées par la réglementation :

- 3.4 hectares de milieux arbustifs et boisés ;
- 0.7 hectares de milieux ouverts pionniers.

L'estimation précise des emprises du projet et des impacts sur les espèces protégées sera affinée dans les phases d'études ultérieures.

Les articles L.411-1 et 2 du Code de l'environnement assurent la protection stricte de la faune et de la flore. Des arrêtés ministériels listent les espèces concernées et précisent les interdictions ou les restrictions applicables à ces différentes espèces (détention, destruction de spécimens, dégradations de leurs habitats, etc.).

Toutefois, l'article L.411-2 du Code de l'environnement instaure la possibilité de déroger à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées en cas d'intérêt public majeur, et à condition d'obtenir une autorisation spécifique des services de l'Etat (dite autorisation « CNPN »).

L'obtention de cette autorisation est subordonnée à la mise en œuvre des mesures compensatoires qui doivent permettre de recréer, à proximité de l'impact, des habitats de substitution à la faune impactée. Ces mesures doivent être mises en place sur une durée très longue, entre 20 et 30 ans et font l'objet d'un suivi et d'un reporting régulier auprès des services de l'Etat.

Ile-de-France Mobilités devra donc :

- réaliser de nouveaux inventaires écologiques afin d'actualiser les impacts définitifs du projet ;
- définir un projet de compensation environnementale, afin de compenser les impacts relatifs à la destruction d'espèces floristiques, et à la perte d'habitat pour les espèces faunistiques ;
- obtenir une autorisation de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées (autorisation CNPN) ;
- assurer la mise en œuvre du projet de compensation environnementale sur toute la durée de l'arrêté préfectoral, assurer un suivi et rendre compte des résultats à échéance régulière aux services de l'Etat.

Pour cela, Ile-de-France Mobilités est accompagné par un opérateur de compensation spécialiste en biodiversité et en gestion forestière.

Les mesures de compensation de la « déforestation », les replantations :

Le code forestier vient préciser la définition de défrichement comme toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière (Article L. 341-1 du code forestier. Il précise que *« Nul ne peut user du droit de défricher ses bois et forêts sans avoir préalablement obtenu une autorisation. »* (Article L. 341-1).

Les parcelles nécessaires à la réalisation du Câble A ont fait l'objet d'une première estimation dans l'étude d'impact (3.4 hectares). Toutefois, la caractérisation précise des boisements impactés et l'estimation des emprises à défricher seront affinées dans les phases d'études ultérieures.

Le défrichement nécessitera alors une autorisation particulière qui relève du Code forestier (article L. 341-1 et suivants du Code forestier nouveau). L'autorisation de défrichement de bois et forêts est subordonnée à la mise en œuvre de mesures compensatoires, également encadrées par la réglementation.

Rappel réglementaire : extrait de l'arrêté inter-préfectoral n° 2015222-0010.

Les autorisations de défrichement sont subordonnées à la réalisation de l'une ou plusieurs des conditions suivantes :

1° L'exécution, sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5 (article L 341-6 et suivants du Code forestier).

Surface défrichée x Coefficient multiplicateur = Surface compensée en nature (boisement ou reboisement)

2° La réalisation de travaux d'amélioration sylvicole, dont la liste figure en annexe 1 du présent arrêté, d'un montant équivalent au 1°.

3° La remise en état boisé du terrain lorsque le défrichement a pour objet l'exploitation du sous-sol à ciel ouvert.

Le demandeur peut s'acquitter d'une des obligations mentionnée au 1° et 2° du présent article en versant au Fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB) une indemnité équivalente, déterminée par le service instructeur, et notifiée en même temps que la nature de cette obligation.

La maîtrise d'ouvrage souhaite suivre les prescriptions de la DRIAAF et de l'ONF pour la mise en œuvre des mesures environnementales. Pour cela, la maîtrise d'ouvrage identifiera en priorité des projets de boisement/reboisement dans le département du Val de Marne, et si possible à proximité de l'impact.

Ile-de-France Mobilités devra donc :

- préciser les emprises du projet et procéder à une reconnaissance de l'état boisé avec la DRIAAF, permettant de savoir si les arbres impactés relèvent de l'autorisation défrichement ;
- définir un projet de compensation défrichement par du reboisement de parcelles ;
- obtenir une autorisation de défrichement ;
- assurer la mise en œuvre du projet de compensation environnementale sur toute la durée de l'arrêté préfectoral, assurer un suivi et rendre compte des résultats à échéance régulière aux services de l'Etat.

Pour cela, Ile-de-France Mobilités est également accompagné par un opérateur de compensation spécialiste en biodiversité et en gestion forestière.

Les mesures de protection des nappes phréatiques :

Ici, d'autres obligations réglementaires interviennent pour prévenir tout risque d'impact sur les nappes phréatiques.

Ce régime de protection est associé à une nomenclature relative aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) ayant une incidence sur l'eau ou le fonctionnement des écosystèmes aquatiques, dite nomenclature « Loi sur l'eau ».

En effet, les articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement imposent de réaliser une procédure de demande d'autorisation ou de déclaration « Loi sur l'eau » pour *« les installations, les ouvrages, travaux et activités (…) entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants. »*

Des études hydrauliques, infiltration, assainissement seront réalisées en phase avant-projet et permettront de définir l'impact en phase travaux et en phase exploitation, et de prendre toute mesure nécessaire pour prévenir tout risque de dommage sur les milieux aquatiques et les nappes phréatiques.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête approuve les mesures de protection de la flore et de la faune que le maître d'ouvrage propose de mettre en œuvre car en conformité avec le Code de l'environnement.
Concernant les mesures de compensation de la « déforestation », elle estime que le maître d'ouvrage se conforme également au code forestier, cependant elle approuve que l'estimation des emprises à défricher soit précisée avec la DRIAFF et clairement notifiée dans le cahier des charges techniques du projet.

Concernant les mesures de protection des nappes phréatiques, elle considère que le maître d'ouvrage se conforme à la réglementation et approuve les modalités pratiques qui seront mises en œuvre visant à les protéger.

Observation n° 2 :

Le bois existant derrière la rue des Mésanges à Limeil-Brévannes sera-t-il conservé ?

Notamment observation : L52.

Réponses du maître d'ouvrage :

La station Émile Combes sera implantée dans ce bois.

Elle a vocation à s'insérer dans la zone boisée qui accueillera le futur parc urbain de la Tégéval. Les deux projets prévoient de limiter la suppression d'arbres à son strict minimum (zone de survol du câble pour le Câble A, sécurisation et amélioration de la biodiversité pour la Tégéval).

En conséquence, le « rideau de verdure » évoqué dans l'observation sera préservé pour les habitants de la rue des mésanges.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête prend bonne note de la préservation du bois existant derrière la rue des Mésanges.

Observation n° 3 :

A Villeneuve-Saint-Georges, l'utilisation d'espaces agricoles sera-t-elle compensée ?

Notamment observation : G8.

> Questions de la C.E. : La zone UCâble de 16 238 m² (5,15% de la surface totale de la zone A de la commune) est-elle justifiée compte tenu de l'emplacement nécessaire à la station ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Sur l'emprise de la zone UCâble, par rapport à l'emplacement nécessaire de la station :

Les 16 238m² de la zone UCâble correspondent au besoin d'emprises du projet sur la zone agricole.

L'emprise de la voirie de la route départementale est englobée dans la zone UCâble jusqu'en limite de zone UB1 (cf. p. 52 de la pièce MECDU Villeneuve-Saint-Georges).

Dans la suite des études, les emprises seront optimisées afin de réduire l'impact du projet sur les terres agricoles. Les emprises non aménagées dans le cadre du projet seront restituées à un usage agricole.

Sur les compensations agricoles :

Au titre de la procédure d'expropriation, des indemnités pourront être versées à l'exploitant agricole pour compenser le préjudice subi (notamment la perte de récoltes).

En revanche, à ce stade et au titre des obligations réglementaires « environnementales » du maître d'ouvrage, l'utilisation d'espaces agricoles ne sera pas compensée par la restitution à l'agriculteur ou à l'Agence des espaces verts (propriétaire des parcelles) de nouvelles terres agricoles.

En effet, la seule obligation qui pèse aujourd'hui sur les maîtres d'ouvrage est due au titre de la « compensation agricole collective », issue de la Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et les forêts du 13 octobre 2014, traduite par le décret n°2016-1190 du 31 août 2016.

Or l'impact agricole porté par le projet de Câble A ne rentre pas dans les critères d'application dudit dispositif. En effet, ce dispositif n'est applicable que lorsque la surface prélevée de manière définitive sur les zones agricoles est supérieure ou égale à un seuil fixé à 5ha, seuil abaissé à 1ha en Ile-de-France par arrêté préfectoral.

Dans le cadre du projet, la surface prélevée de manière définitive est inférieure à 1ha.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que la réponse du maître d'ouvrage à cette observation est conforme à la réglementation et prend bonne note que la restitution des 500 m² utilisés pour les emprises des travaux seront restitués à l'exploitant agricole.

- Sous-thème 5.4 - Les autres nuisances.

Observation n° 1 :

- Les pylônes 4P7 et 4P8 seront implantés sur les parcelles AM 337 et AM 339 appartenant à la société « La Martiniquaise » sur une emprise de 692 m². Ces pylônes se situeront sur une zone où circulent les camions impliquant des risques de collisions. La circulation sera à revoir (qui en supportera le budget ?).
- Risque d'arrêt d'activité et de pertes d'exploitation.
- Difficulté à faire évoluer le site.
- Le tracé Téléval ne respecte pas la règlementation ICPE (emprise sur le site et flux en température).

Notamment observation : G10.

Réponses du maître d'ouvrage :

Tout au long des études, Ile-de-France Mobilités a cherché à limiter les impacts du Câble A sur l'unité industrielle de la Martiniquaise. L'altimétrie de la ligne, la position et le nombre de pylônes ont été envisagés dans cet objectif.

Ainsi, seuls deux pylônes, dimensionnés et localisés de manière à avoir une portée maximale, sont implantés aux franges sud et ouest de la parcelle accueillant l'exploitation.

Les emprises mises à l'enquête parcellaire correspondent à des surfaces maximales. Elles ont été définies afin que le titulaire du marché de conception-réalisation, lors de ses études de conception approfondies, puisse implanter les pylônes sur du foncier maîtrisable. L'objectif est bien que ces emprises soient optimisées lors des études et qu'elles n'entraînent pas de nuisances pour la société La Martiniquaise.

Les aménagements connexes directement liés à l'impact des pylônes sur le site de la Martiniquaise seront pris en charge par Ile-de-France Mobilités qui s'engage à poursuivre le dialogue amiable avec les propriétaires.

L'interface avec les sites ICPE est traitée dans l'observation n°1 du sous-thème 6.1.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête encourage et approuve le principe d'un dialogue amiable avec les propriétaires de la société La Martiniquaise.

Le respect de la règlementation ICPE fera l'objet d'une étude des services de l'État.

Thème 6 : Les conditions d'exploitation de la ligne.

Le thème 6 a recueilli **5,5 %** du total des observations.

La sécurité des personnes, la sécurité de fonctionnement du câble A et les aménagements autour des stations, notamment pour les personnes handicapées, ont suscité des interrogations de la population pour ce thème. Les procédures d'évacuation des cabines doivent être précisées.

Le public a émis des doutes en ce qui concerne la rentabilité du projet. Il s'interroge sur la pertinence du Téléval. Les nombreuses observations recueillies, sur ce point, conduisent également à penser que la pertinence du projet doit être démontrée de manière plus approfondie.

L'analyse des observations du public conduit à identifier les sous thèmes suivants :

- Sous-thème 6.1 - La sécurité.

Observation n° 1 :

Ce projet est-il compatible avec les normes relatives à la présence proche du tracé de 2 sites « Seveso » seuil haut ?

Notamment observations : E456, G8.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le tracé du Câble A borde en effet deux ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) soumises à Déclaration :

- le site du SIAAP sur la commune de Valenton, SEVESO seuil haut, distant de plusieurs centaines de mètres ;

- le site de la COFEEP sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges (site dit « entrepôt La Martiniquaise »), SEVESO seuil bas. Les tracés survolant le bâtiment de la Martiniquaise ont été écartés, seul le survol du parking n'a pu être évité. La distance la plus faible par rapport au bâtiment est de 18 mètres, et la distance de survol par rapport au sol est d'environ 17 mètres.

NB : Ces ICPE ne disposent pas de périmètre de protection vis-à-vis de l'urbanisme et ne sont donc pas sources de contraintes règlementaires.

En application de la réglementation relative à la sécurité des transports publics guidés (décret n°2017-440 du 30 mars 2017 dit « décret STPG » et ses textes d'application), un dossier de définition de la sécurité (DDS) a été instruit par le préfet de la Région Île-de-France (PRIF) appuyé par ses différents services compétents (DRIEA, DRIEE, DSTG, STRMTG, préfecture du Val-de-Marne, BSPP). Ce DDS a pour objectif de présenter les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet ainsi que les risques de toute nature pouvant l'affecter ou que le projet peut présenter pour son environnement, en particulier ceux liés aux risques naturels et technologiques, les objectifs de sécurité poursuivis et la méthodologie de construction et de démonstration de la sécurité. A ce stade de la procédure « STPG », les risques liés à la présence des ICPE ont ainsi notamment été identifiés et il ressort que le principal risque est lié au déclenchement d'un incendie sur le site La Martiniquaise.

L'avis émis par le Préfet de région sur ce DDS ne remet pas en cause la faisabilité du projet au regard du risque d'incendie, mais demande, de même que pour l'ensemble du tracé, de fournir dans le dossier préliminaire de sécurité (DPS) une étude spécifique démontrant la maitrise du risque d'incendie. Île-de-France Mobilités imposera au futur concepteur, en charge de l'établissement du DPS, que l'étude spécifique incendie soit réalisée par un organisme agréé en sécurité incendie en concertation étroite avec la Martiniquaise et les services instructeurs compétents.

Ce principe s'applique à l'ensemble des risques, le DPS ayant notamment pour but de présenter et justifier les mesures prévues pour couvrir l'ensemble des risques identifiés. En tout état de cause, les travaux de réalisation du Câble A ne pourront être engagés qu'après l'approbation du DPS par le Préfet de région et après avis des services de l'Etat compétents. »

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage se conforme à la réglementation et qu'il précise bien dans sa réponse la méthodologie qui sera suivie dans le cadre de la sécurité des transports publics guidés (cas du câble A) à proximité d'ICPE.

Observation n° 2 :

Ce projet est-il dangereux pour la santé des personnes sensibles aux ondes électromagnétiques ?

Notamment observations : E456, E514, G8.

Réponses du maître d'ouvrage :

La réponse est argumentée à l'observation 1 du sous-thème 3.3.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que l'absence de risque évoquée par le maître d'ouvrage est de nature à rassurer.

Observation n° 3 :

J'ai peur qu'en cas de problème dans les navettes, les gens soient bloqués en haut longtemps et que l'intervention des pompiers soit difficile au-dessus de la ligne de chemin de fer.

Notamment observations : E124, E116, E364, E374, E374, E689, E1170,

> Question de la C.E. : Quelles sont les procédures et les moyens prévus en cas d'évacuation des cabines (triage SNCF, ...)?

Réponses du maître d'ouvrage :

Comme précisé dans le dossier d'enquête publique (Pièce E, chapitre 6, partie 6.3.6.3), l'évacuation du Câble A est basée sur le principe de la récupération intégrée. Ce principe désigne l'ensemble des dispositions de conception et des procédures particulières associées qui permet d'assurer en exploitation et en toute circonstance le retour en station de tous les véhicules. Ces dispositions et ces procédures sont élaborées à partir d'une étude de sécurité particulière qui permet d'identifier de façon exhaustive tous les désordres et scenarios susceptibles d'empêcher ce retour en station des véhicules afin d'y remédier au moyen de solutions fiables et sécuritaires.

Outre ces dispositions, la mise en œuvre d'une solution alternative sera garantie afin de couvrir les cas résiduels exceptionnels. L'alternative classique est l'évacuation dite verticale qui consiste à évacuer les usagers sous la ligne au droit des véhicules. Enfin, un dispositif complémentaire est prévu pour traiter les points particuliers du tracé pour lesquels l'évacuation verticale n'apparait pas souhaitable.

Ce type d'évacuation consiste à évacuer les usagers sous la ligne au droit des véhicules de secours ou au droit des pylônes sur des portées concernés par un survol ne permettant pas d'évacuation verticale (au droit des franchissements d'infrastructures comme au-dessus de la gare de triage).

Ainsi, par exemple, un véhicule bloqué sur l'une des portées au-dessus de la gare de triage pourrait être ramené à l'un des pylônes adjacents à cette portée pour évacuer les usagers le long de ce pylône.

L'ensemble de la stratégie d'évacuation du projet, y compris l'étude de sécurité démontrant la faisabilité de la récupération intégrée, notamment vis-à-vis des spécificités du Câble A (franchissements appuis de ligne et passage en gare des véhicules) devra être approuvée par les services de l'Etat compétents dès le stade du dossier préliminaire de sécurité (DPS, cf obs n°1).

> Appréciation de la commission :

> La gestion des incidents en ligne et l'évacuation des passagers sont des préoccupations légitimes des usagers. La commission d'enquête approuve que le dossier préliminaire de sécurité (DPS) soit validé par les services compétents de l'État. Elle recommande que les procédures de sécurité (évacuation des passagers) et les moyens associés soient prévus et détaillés dans le DPS et que des exercices de sécurité, en situation réelle, soient régulièrement effectués, en phase d'exploitation, en liaison avec les pompiers, la SNCF, EDF, RTE, l'Association des Paralysés de France,… afin de maintenir à un haut niveau de performance les équipes locales de sécurité du Téléval-Câble.

Observation n° 4 :

Le principe de précaution consiste à arrêter le service lorsque les vents sont « annoncés » à plus de 70 km/h sur la journée. Il faut donc des bus de substitution de réserve dont le coût n'est pas évalué dans le projet. En réalité, les jours d'indisponibilité peuvent être beaucoup plus importants, par exemple en mars 2019.

Notamment observations : C7, V4, P2, P35.

> Questions de la C.E. : Quelles sont les procédures prévues en cas de grand vent ? Quel en sera le coût ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Comme précisé dans le dossier d'enquête publique (Pièce E, chapitre 6, partie 6.3.6.3), la notion de vents violents est intégrée historiquement à la conception des systèmes de téléphérique et pris en compte pour l'exploitation.

Aussi, une analyse des données de vent sur le tracé du Câble A a été réalisée afin d'estimer la mise en indisponibilité de l'appareil en cas de vents forts, notamment perpendiculaires à la ligne.

Les données météorologiques considérées pour l'étude ont été transmises par Météo France. Elles correspondent à la période du 31 décembre 2004 00:00 au 31 décembre 2014 23:00, soit une période complète de 10 années.

En fonction de la force du vent et de sa direction, trois modes d'exploitation du Câble sont considérés :

- un fonctionnement normal : seuil de vent perpendiculaire à la ligne inférieur à 20 m/s (72 km/h) pour trois tronçons
- un fonctionnement dégradé (à vitesse réduite) : seuil de vent perpendiculaire à la ligne compris entre 20 et 25 m/s. En fonction de l'évolution des conditions réelles de vents, les cabines sont évacuées au fur et à mesure dans le cas d'une augmentation des vents ;
- un arrêt de l'installation : seuil de **vent perpendiculaire à la ligne supérieur à 25 m/s (90 km/h) pour trois tronçons** ;

Pendant les périodes d'exploitation du Câble A, l'exploitant devra décider si l'exploitation doit être poursuivie, dégradée ou interrompue en fonction de l'évolution des conditions réelle de vents et du comportement de la ligne.

Dans l'hypothèse d'un arrêt de l'installation, un service de substitution sera mis en place.

Le coût de mise en œuvre de ces procédures sera intégré dans le prix kilométrique du contrat du futur exploitant.

> Appréciation de la commission :

> Cette observation du public rejoint celle traitée précédemment. Le DPS devra préciser à partir de quelle vitesse du vent le Téléval Câble A devra être stoppé.

Observation n° 5 :

Quelles seront les procédures et moyens adoptés pour la gestion des files d'attente, aux heures de pointe, notamment aux Temps Durables le matin et à la Pointe du Lac le soir ?

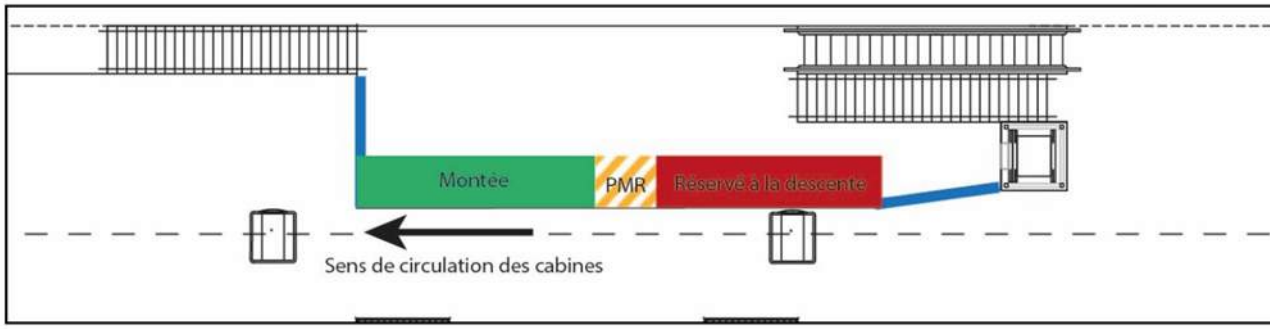
Notamment observation : E209

Réponses du maître d'ouvrage :

Pour prévenir les comportements incivils lors de la montée dans les cabines du câble, notamment en heures de pointe, un marquage au sol et des dispositifs physiques (éventuellement amovibles) pourront être mis en place.

Ces dispositifs permettront d'identifier :

- la zone de descente ;
- la zone de montée ;
- la zone d'arrêt complet réservée en priorité **aux Personnes à Mobilité Réduite**, notamment les personnes présentant une motricité réduite comme les Utilisateurs de Fauteuils Roulant (UFR), les personnes mal voyantes, ou les personnes blessées.



Délimitation de la fonctionnalité des espaces des quais

Du **personnel d'exploitation (vigies)** sera également **présent dans chaque station** pour aider à la gestion des flux de voyageurs. Le rôle de ce personnel est :

- D'empêcher les voyageurs de monter à plus de 10 passagers par cabine, en particulier à la Pointe du Lac ;
- De réguler le remplissage des cabines, en direction de la Pointe du Lac, le matin, afin de permettre une bonne répartition des places offertes entre les voyageurs des stations amont et ceux de stations aval ;
- D'aider les Personnes à Mobilité Réduite à trouver de la place dans des cabines et à embarquer / débarquer ;
- D'assurer la sécurité des voyageurs.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête est consciente que la gestion des foules n'a jamais été une chose aisée et non encore parfaitement maitrisée. Dans le cas du Téléval-Câble A elle considère que le maître d'ouvrage apporte des réponses satisfaisantes à la question posée en début de phase d'exploitation. Elle recommande fortement que du personnel d'exploitation (vigies) soit présent dans chaque station pour gérer les flux de voyageurs et estime cependant que des actions correctives devront être mises en place au fil du temps en fonction des difficultés rencontrées.

Observation n° 6 :

- En cas de panne, quel service sera mis en place pour pallier la panne et dans quel délai ?
- Est-il envisageable d'avoir un système d'alerte (par exemple par SMS) vers les usagers réguliers les avertissant de la panne afin qu'ils anticipent leur déplacement.

Notamment observation : E209.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les transports par câble aérien sont des modes de transport éprouvés, robustes et fiables.

Ils fonctionnent dans des conditions climatiques extrêmes, de chaleur et de froid, et à des amplitudes horaires très importantes.

La neige et le gel n'ont pas d'impact sur l'exploitation des systèmes.

La circulation en site propre exclusif (**sans conflit avec les autres modes de transport**) assure une régularité très importante.

Leurs taux de disponibilités moyens sont très élevés (supérieures à 99 %).

La redondance du système et des pièces nécessaires au fonctionnement du Câble A a pour objectif de pallier aux défaillances techniques.

A ce stade, il est prévu d'avoir un fonctionnement du Câble A avec trois boucles indépendantes : Pointe du Lac / Temps Durables, Temps Durables / Emile Combes et Emile Combes / Bois Matar.

Ainsi, l'avarie d'une pièce majeure (motrice, poulie…) n'aura pas d'impact sur les autres tronçons du Câble A qui pourront continuer de fonctionner normalement.

De plus, une équipe de maintenance sera mobilisée, le cas échéant, pour intervenir dans les meilleurs délais.

Dans l'hypothèse d'une défaillance technique majeure, nécessitant une interruption du service, un transport de substitution sera mis en place.

L'exploitation du Câble A fera l'objet d'une mise en concurrence pour le choix de l'opérateur. La mise en œuvre d'une offre de bus de substitution sera prévue dans ce cadre contractuel.

Un système d'information relatif au fonctionnement du Câble A en temps réel sera également mis en place.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête estime que la présence de trois boucles indépendantes est de nature à minimiser l'impact d'un dysfonctionnement. Un transport de substitution par bus permettra d'assurer partiellement la continuité du service. Un système d'information en temps réel pour les usagers est une très bonne initiative.

Observation n° 7 :

Il faudra sécuriser les moyens d'accès pour les piétons, les vélos et le parking afin d'éviter les vols.

Quel sera le dispositif adopté pour sécuriser les parkings à vélos ?

Notamment observation : E217.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les espaces environnants les stations ont été conçus afin d'assurer un confort, une accessibilité et une sécurité à toutes les catégories d'usagers en présence (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite).

L'extension de trottoirs (Bois Matar, Emile Zola) et l'aménagement de parvis généreux (Temps Durables, Emile Combes) assureront une bonne gestion des flux entrants et sortants au droit des différentes stations du Câble A.

Afin de réduire le sentiment d'insécurité vis-à-vis des modes motorisés, Ile-de-France Mobilités a proposé en accord avec les communes de Valenton et de Limeil-Brévannes, le SMER la Tégéval et les financeurs, la requalification de la ruelle de Paris, dépourvue aujourd'hui de trottoir.

A l'horizon de la réalisation de la Tégéval et du Câble A, la fréquentation des piétons sera importante dans l'environnement de la station Emile Zola.

Fort de ce constat, cet axe sera déplacé vers l'est pour élargir l'emprise de la Tégéval au sud de la station. La fonction à sens unique de la voie sera conservée et des voies piétonnes seront placées de part et d'autre de la rue ainsi qu'une bande cyclable. Le projet prévoit un caractère apaisé de l'axe (type zone 30 ou zone de rencontre) permettant la circulation des vélos, notamment dans le sens sud-nord, où sera mis en place un double sens cyclable.

Le dévoiement de la ruelle permettra également de réduire les vitesses de passages des véhicules motorisés et d'offrir une meilleure insertion paysagère de la station au sein de la Tégéval.

Au-delà des aménagements cyclables déjà évoqués précédemment, des offres de stationnement dédiées aux vélos sont prévues au sein ou dans l'environnement immédiat de chacune des stations du Câble A.

En plus des arceaux vélo, des consignes Véligo, espaces abrités et sécurisés accessibles aux abonnés (entre 10 et 30 €/an soit moins de 2,5€/mois), permettront d'optimiser les conditions de stationnement des vélos.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête estime que les aménagements proposés par le maître d'ouvrage (consignes Véligo, espaces abrités et sécurisés) apportent des réponses satisfaisantes concernant les vélos.
L'extension de certains trottoirs et l'aménagement de parvis généreux permettront d'assurer une gestion sécurisée des stations.

Observation n° 8 :

La cabine étant largement moins imposante qu'une rame de Métro, je pense qu'elle est plus susceptible de connaitre des actes malveillants (par exemple retenir les portes, agression, …).

Notamment observations : E98, E188, E219, E269, E337, E338, E476, E689, E1170.

> Question de la C.E. : Quelles seront les procédures d'alarme, et les moyens de sécurisation adoptés en cas d'actes malveillants ou d'agression de personne dans les cabines ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Du personnel d'exploitation sera présent à chaque station pendant toute la durée de l'exploitation pour assister les personnes à mobilités réduites qui souhaitent emprunter le Câble A. Une équipe d'intervention sera mobilisé en cas de besoin.

Leur présence au sein des stations permet également de dissuader les actes malveillants.

Un bouton d'appel et un système d'interphonie bidirectionnelle seront mis en place **dans chaque cabine** pour permettre aux voyageurs de contacter les stations. Cette communication entre les stations et les véhicules se fera par radio.

Un **dispositif de vidéosurveillance** est également prévu **au sein de chaque cabine** et au sein des stations du Câble A.

Hors exploitation, des dispositifs pourront être mis en place autour de la gare pour prévenir d'éventuelle intrusion dans la station la nuit.

> Appréciation de la commission :

> Il est fréquemment constaté, voire déploré, une absence humaine dans les gares et stations des transports en commun franciliens. La commission d'enquête approuve la présence de personnel dans chacune des stations pendant toute la durée de l'exploitation. Elle considère que ces moyens humains associés aux dispositifs de vidéosurveillance et d'alerte dans les cabines sont de nature à assurer la sécurité.

Question de la commission d'enquête :

Concernant le passage sous les lignes THT, *Quels sont les risques en cas de rupture d'un câble et quels sont les dispositifs de protection prévus ?*

En cas de panne du téléphérique, quels moyens de secours pour une cabine immobilisée sous les lignes ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Les risques liés aux interfaces du Câble sont évalués dans le Dossier de Définition de Sécurité et feront l'objet d'une analyse dans le Dossier Préliminaire de Sécurité.

Lors d'échanges techniques avec Ile-de-France Mobilités au cours des études du DOCP et du Schéma de principe, RTE a précisé qu'il était possible de prévoir un rattrape-câble entre la télécabine et les lignes THT, à condition de respecter les 5 m entre les lignes THT.

Si besoin, ce dispositif pourra être mis en place entre le Câble et les lignes THT pour récupérer les câbles électriques en cas de chute.

En cas de panne du téléphérique, le principe du secours s'inscrit dans la stratégie globale d'évacuation (cf Observation n°3), sans difficulté particulière du fait du positionnement sous les lignes THT.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que cette problématique devra être intégrée dans le DPS précédemment évoqué. Elle recommande que le dispositif "rattrape câble" soit prévu dès la construction du Téléval.

- Sous-thème 6.2 - Les horaires, la fréquence des services et la tarification.

Observation n° 1 :

Le téléphérique est une excellente solution. Une seule inconnue : le prix du billet en espérant que ça ne sera pas plus cher que les dépenses liées aux voitures.

Notamment observations : E154, E194, L27, L42

> Questions de la C.E. : Quel sera le type de tarification du câble A ? Les correspondances tarifaires avec la L8 et les autobus seront-t-elles possible ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Le Câble A fera partie intégrante du réseau de transport régional, tout comme sa tarification. Il sera donc accessible avec un pass Navigo. Aucune tarification spécifique ne sera appliquée.

La tarification du Câble A sera identique à celle des autres modes de transport francilien.

Le Câble A est situé à l'interface des zones tarifaire 3 et 4, il sera assimilé à un réseau de surface.

En conséquence et à ce jour :

- la personne venant du métro devra utiliser un nouveau ticket pour accéder au Câble A mais pourra enchainer après avec du bus ;

- la personne venant d'un bus pourra réutiliser son ticket pour accéder au téléphérique, voire réenchainer, après, sur un 2e bus...

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que la nécessité de reprendre un titre de transport lorsqu'on quitte le métro pour emprunter le Téléval constitue une rupture de la continuité du service telle que présenté par Ile-de-France Mobilités, et n'approuve pas le mode de tarification proposée.

Observation n° 2 :

Le passage des cabines se faisant tôt le matin jusqu'à tard dans la nuit, nous souhaitons éviter tout bruit nocturne.

Notamment observations : E353, E620, E911

Question de la C.E. :

- Les horaires de début et de fin de service seront-ils aménagés, afin de minorer les nuisances sonores matinales et d'extrême soirée ?

- Est-il nécessaire de laisser fonctionner le service jusqu'à 1 h du matin en l'absence d'usagers ? Un remplacement par navettes (bus électriques) ne serait-il pas plus économique le soir à partir de 21h00, voire le Week-end ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Adapter les horaires d'exploitation du Câble est l'un des scénarios envisagés pour réduire les nuisances sonores du Câble. Une adaptation / réduction des horaires de fonctionnement du Câble réduit néanmoins fortement l'offre de transport proposée aux utilisateurs du Câble A.
L'un des enjeux du transport par câble est d'assurer une desserte du site au cours des horaires d'exploitation. Une interruption du service avant la fin de service réduit fortement l'offre de transport proposée.
Une telle mesure ne serait d'ailleurs pas envisagée pour un autre mode de transport comme le bus ou le métro.

> Appréciation de la commission :

> Dans la mesure où le Téléval-Câble A est considéré comme la continuité de la ligne 8 du métro, la commission d'enquête considère comme justifiée la réponse d'IdFMobilités et recommande que les aménagements éventuels d'horaire, soient étudiés en concertation avec les collectivités locales et les associations représentatives d'utilisateurs.

Observation n° 3 :

La maintenance ne pourra s'effectuer que de nuit entre 1h et 5h du matin puisque le Téléval devrait fonctionner sans interruption 20h sur 24.

Notamment observation : E1167

> Question de la C.E. : Quelles sont les mesures prévues pour réduire les émissions sonores nocturnes pendant les maintenances ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Afin de limiter les émissions sonores nocturnes pendant les opérations de maintenance, des exigences en termes de gestion de travaux de maintenance seront imposées au futur gestionnaire.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que les exigences en terme de gestion des travaux de maintenance devront être très précisément mentionnées sans oublier l'information préalable des riverains.

- Sous-thème 6.3 - Le budget et les coûts d'exploitation.

Observation n° 1 :

- Je considère que le projet a un coût exorbitant et ne sera jamais rentabilisé.
- C'est un projet couteux à l'installation et par la suite à l'entretien.

- Il semble qu'il n'y ait pas d'étude de rentabilité.

Notamment observations : E218, E453, E456, E514, E536, E547, E612, E781,

> Question de la C.E. : Quels sont les paramètres utilisés dans le rapport coût/impact ?

Réponses du maître d'ouvrage :

L'article L1511 du Code des Transports et sa partie réglementaire R1511 indiquent que les choix relatifs aux infrastructures de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale des projets.

A ce titre, la pièce F « Evaluation économique et sociale » du Dossier d'Enquête Publique répond à ce besoin d'évaluation.

L'évaluation socio-économique intègre les recommandations de **l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation socio-économique** des projets de transports.

Elle est établie sur le principe d'une analyse coûts/bénéfices. Les coûts intègrent les coûts de construction du projet et les frais annuels d'exploitation et de maintenance.

Les bénéfices pour la collectivité, intégrant notamment les gains de temps pour les voyageurs et les effets directs liés au report de la voiture individuelle vers les transports collectifs (réduction des nuisances environnementales, sonores, des gaz à effets de serre, de la congestion routière), sont quantifiés et traduits en équivalent monétaire, et comparés, sur la période de l'évaluation, aux coûts du projet.

Si les bénéfices monétarisés de l'opération dépassent les coûts, le projet est jugé rentable du point de vue socio-économique.

Dans le cas du Câble A, **le bilan est positif et estimé à +36M€**, soit une valeur actualisée nette par euro investi de +0,22 et un taux de rentabilité interne de 4,7%.

Ainsi le Câble A apportera bien à la collectivité plus d'avantages que son coût.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que le bilan positif, avantage/coût, avancé par le maître d'ouvrage est réaliste.

Observation n° 2 :

Qui peut dire quel sera le retour sur investissement d'un tel projet ? J'ai de gros doutes quant à sa pertinence.

Notamment observations : E60, E218, E318, E453, E476, E480, E491, E514, E542, E547, E612, E780, E799, E828, E834, E836, E838, E842, E866, E884, E892, E1157, E1171, C7

Réponses du maître d'ouvrage :

L'article L1511 du Code des Transports et sa partie réglementaire R1511 indiquent que les choix relatifs aux infrastructures de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale des projets.

A ce titre, la pièce F « Evaluation économique et sociale » du Dossier d'Enquête Publique répond à ce besoin d'évaluation.

L'évaluation socio-économique intègre les recommandations de **l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation socio-économique** des projets de transports.

Elle est établie sur le principe d'une analyse coûts/bénéfices. Les coûts intègrent les coûts de construction du projet et les frais annuels d'exploitation et de maintenance.

Les bénéfices pour la collectivité, intégrant notamment les gains de temps pour les voyageurs et les effets directs liés au report de la voiture individuelle vers les transports collectifs (réduction des nuisances environnementales, sonores, des gaz à effets de serre, de la congestion routière), sont quantifiés et traduits en équivalent monétaire, et comparés, sur la période de l'évaluation, aux coûts du projet.

Si les bénéfices monétarisés de l'opération dépassent les coûts, le projet est jugé rentable du point de vue socio-économique.

Dans le cas du Câble A, **le bilan est positif et estimé à +36M€**, soit une valeur actualisée nette par euro investi de +0,22 et un taux de rentabilité interne de 4,7%.

> Appréciation de la commission :

> Voir réponse précédente.

Observation n° 3 :

La solution technique retenue sera vite dépassée en termes de coût de fonctionnement et d'entretien.

Notamment observations : E408, E822

Réponses du maître d'ouvrage :

Les coûts de fonctionnement et d'entretien estimés dans le cadre des études du Câble ont été établis **à partir, entre autres, du retour d'expérience du téléphérique monocâble de Medellin (Colombie) en exploitation depuis 15 ans**.

L'entretien du téléphérique est réalisé dans de bonnes conditions depuis sa mise en service.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage utilise comme seule référence le téléphérique de Médelin. Elle estime que c'est peut-être un peu « court » sachant qu'il existe des équipements analogues dans le monde et en France (Grenoble notamment).

Il est certain, qu'en France, il n'existe pas de transports urbains utilisant la technologie monocâble d'où la difficulté de faire des comparaisons et des estimations des coûts d'exploitation.

- Sous-thème 6.4 - Les aménagements suggérés.

Observation n° 1 :

Je souhaite que le projet se focalise sur la facilité d'accès à toutes les stations pour les personnes handicapées et à mobilité réduite en faisant des tests avec l'aide des associations qui s'occupent de ces publics afin d'éviter des coûts de modification dans le futur.

Notamment observations : E418, E420,

> Question de la C.E. : L'accès à toutes les stations pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite (PMR) est prévu. Est-il envisagé de procéder à des tests avec l'aide des associations qui s'occupent des PMR afin d'éviter des coûts de modification dans le futur ?

Réponses du maître d'ouvrage :

L'accessibilité est un des enjeux majeurs du Câble A.

Elle a orienté la conception des stations et du système de transport dès l'initialisation des études du DOCP.

De nombreuses mesures ont été prises afin de garantir une accessibilité maximale en visant une conception universelle du Câble A.

Les orientations retenues, à ce stade, pour les cabines, les stations et leurs environnements, ont été soumises aux différentes associations représentatives des personnes en situation de handicap au cours de réunions spécifiques, notamment le 13 décembre 2018 avec les associations Valentin Haüy et UNAPEI-IDF et le 29 janvier 2019 avec l'association AFM Téléthon.

Les avis et observations adressés seront intégrés au cahier des charges pour la réalisation du projet.

Ile-de-France Mobilités poursuivra ce travail partenarial avec l'ensemble des associations de PMR au cours des prochaines phases d'études et jusqu'à la livraison du téléphérique.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête approuve le travail de concertation qui sera mené par IdFM et l'ensemble des associations de PMR.

Observation n° 2 :

Il faudrait opacifier les vitres des cabines. Pour éviter les vis-à-vis au niveau des habitations.
Notamment observation : L42,

> Question de la C.E. : Comment le maître d'ouvrage envisage-t-il l'aménagement du vitrage des cabines pour éviter les vis-à-vis et les vues plongeantes vers les habitations des riverains proches du projet ?

Réponses du maître d'ouvrage :

La partie basse des cabines pourra être constituée d'un matériau opaque, ne permettant pas de voir vers le bas pour réduire le vis-à-vis.

A ce stade des études, il est envisagé que les passagers du Câble A soit assis face à face dans la cabine, dans le sens de la ligne, le regard porté vers les passagers assis en face ou bien vers un horizon plus loin situé au-dessus d'eux, ce qui réduit l'impact visuel sur les habitations.

La mise en place de dispositifs physiques permettant l'atténuation des vues pourra être envisagée pour éviter le vis-à-vis au niveau des habitations (film opacifiant, effet miroir, etc.) (Pièce E, Chapitre 6, p72).

La mise en place d'une technologie de vitrage opacifiant similaire à celle de Brest n'est pas privilégiée à ce stade du projet, compte-tenu du manque de retour d'expérience favorables sur d'autres projets.

> Appréciation de la commission :

Comme indiqué précédemment, (5.1. observation n° 1).

> La commission d'enquête considère que l'intrusion visuelle chez les habitants riverains du câble A (terrasses, balcons, appartements) constitue une nuisance majeure, et qu'une conception adaptée des cabines visant à ne pas permettre une vision vers le bas apportera une réponse appropriée à cette nuisance.

La nécessité de réduire la covisibilité depuis les cabines fera l'objet d'une réserve.

Thème 7 La justification du projet et les solutions alternatives au Téléval.

Le thème 7 a recueilli **75,3%** du total des observations dont **52,4%** étaient argumentées.

- Sous-thème 7.1 - Les arguments favorables au projet.

Parmi les personnes favorables au projet ayant argumenté leur avis :
- 209 personnes ont évoqué le gain de temps et l'amélioration des déplacements et de la qualité de vie,
- 187 personnes ont évoqué un projet écologique ou une amélioration de la santé,
- 186 personnes ont évoqué la diminution des bouchons et l'amélioration du trafic routier,
- 87 personnes ont évoqué le désenclavement du territoire, l'accès aux services, à la culture,…
- 66 personnes ont évoqué le développement économique, l'amélioration de l'emploi,
- 31 personnes ont évoqué un projet innovant,
- 29 personnes ont évoqué une ville plus attractive, la rénovation urbaine.
- 14 personnes ont évoqué l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou âgées,
- 11 personnes ont évoqué les économies sur le coût des trajets.
- 10 personnes ont évoqué une augmentation de la valeur de l'immobilier.
- De nombreux habitants du quartier des Temps Durables à Limeil-Brévannes ont évoqué un achat d'appartement en raison du projet Téléval.

Réponses du maître d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités se félicite des avis très nombreux et majoritairement positifs recueillis par la Commission d'Enquête, ainsi que la diversité des arguments mis en avant. En effet, ce sont en grande majorité les particuliers qui se sont exprimés lors de l'enquête, soit 96,8% des observations avec 75,3% d'avis favorables.

Les contributeurs ont régulièrement exprimé une certaine impatience à voir se réaliser le projet de Câble A dans les meilleurs délais.

Au-delà de l'aspect quantitatif, de nombreux acteurs locaux se sont manifestés lors de l'enquête pour expliciter leur soutien au projet de Câble A.

Parmi eux, on peut citer :

Des élus :

- Pierre Serne, Administrateur d'Ile-de-France Mobilités, Conseiller régional ;
- Jacques Baudrier, Administrateur d'Ile-de-France Mobilités, Conseiller de Paris ;
- Christian Favier, Président du Conseil départemental du Val de Marne ;
- François Durovray, Président du Conseil départemental de l'Essonne ;
- Marc Thiberville, Vice-président du Conseil départemental du Val de Marne ;
- Laurence Cohen, Sénatrice du Val de Marne ;
- Laurent Saint Martin, Député du Val de Marne ;
- Sylvie Altman, Maire de Villeneuve-Saint-Georges et le Conseil municipal ;
- Françoise Baud, Maire de Valenton et le Conseil municipal ;
- Les élus du Parti communiste de Limeil-Brévannes ;

Des collectivités et établissements publics :

- L'Université Paris-Est Créteil ;
- La Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres Val de Seine ;
- L'Etablissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre ;
- Le Syndicat Mixte d'Étude et de Réalisation (SMER) La Tégéval ;

- Val-de-Marne Tourisme et Loisirs ;

Des associations :

- La Croix Rouge Française ;
- La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) ;
- L'Association des Paralysés de France (APF) ;
- Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) ;
- ADRERG : association de défense des riverains pour l'environnement de la rue Albert Gary ;
- Association des Temps Durables ;
- Association Vite le Téléval ;

Des entreprises :

- Valentin TP, filiale d'EUROVIA ;
- SODERN, filiale d'Ariane Group.

- Sous-thème 7.2 - Les arguments défavorables au projet.

De nombreuses observations ont été défavorables au projet avec les argumentations suivantes :

Observation n° 1 :

En Île-de-France 13 projets de téléphériques ont vu le jour. Seul celui du Câble A poursuit sa route. Toutes les autres études ont été jugées non concluantes (article du Parisien du 16 février 2019). Ces projets doivent faire face à de fortes inquiétudes des riverains, ainsi qu'à des incertitudes économiques et techniques. Ils sont en passe d'être définitivement abandonnés. Il est curieux de constater que ni les réserves au projet de la municipalité de Créteil, ni la contestation des riverains depuis plus de trois ans, ne constituent une *« opposition »* valable et respectable pour Île-de-France Mobilités. Ce projet de Câble A ne peut être considéré d'utilité publique.

Notamment observations : V4, E755.

Réponses du maître d'ouvrage :

De nombreux projets de transports par câble ont été proposés par les élus franciliens. Afin d'apprécier leur faisabilité, leur fréquentation et leur coût, Île-de-France Mobilités a lancé une étude sur 12 projets (hors câble A).

Ces études ont fait l'objet de restitution aux élus des territoires concernés et aux financeurs potentiels de ces projets (État, Conseil régional d'Île-de-France, conseils départementaux concernés).

À l'issue de ces études, il apparaît que certains projets n'apporteraient pas d'amélioration notable des déplacements comparés à la desserte déjà existante, ils ne seront pas approfondis.

Pour les autres, ce sont les financeurs potentiels qui doivent désormais statuer sur la suite à donner au vu des performances intrinsèques de ces projets mais aussi des contraintes financières générales à l'échelle de l'Île-de-France.

En comparaison avec les autres projets étudiés, le Câble A bénéficie d'un **bilan socio-économique très avantageux compte-tenu des contraintes de site pour desservir le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges**.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête note que les accords ou les oppositions n'ont de valeur qu'en fonction de l'argumentation avancée. En l'occurrence, il serait hasardeux d'établir des comparaisons avec des projets situés en d'autres lieux. Il est évident que tous les avis sont à considérer.

Observation n° 2 :

Concernant le besoin, l'utilité et la mise en œuvre du projet de téléphérique, la présentation réalisée par Île-de-France Mobilités repose essentiellement sur deux postulats pris comme tels et globalement peu démontrés : d'une part, les besoins de désenclavement des territoires concernés seraient importants, d'autre part, la solution du téléphérique est la meilleure réponse à apporter à ce besoin.

Notamment observation : V4.

> Questions de la C.E. : IDFM peut-elle démontrer le besoin de désenclavement des territoires et que la meilleure réponse à apporter est la solution du téléphérique ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Le choix initial de la solution transport par câble a été réalisé de manière partenariale dans le cadre d'une étude pilotée par le STIF en 2012 – 2013.

Contexte et organisation de l'étude :

En 2012, le STIF a décidé de lancer une étude sur la desserte en transports collectifs du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges. Cette décision faisait suite à de nombreuses demandes successives émanant de la ville de Limeil-Brévannes et du Conseil départemental du Val de Marne qui souhaitaient la réalisation d'un transport par câble depuis le terminus de la ligne 8 Créteil Pointe du Lac pour désenclaver le quartier des Temps durables à l'époque en construction et, plus généralement, les quartiers situés sur le plateau et, de ce fait, à l'écart des réseaux ferrés.

Comme pour l'ensemble des études réalisées par le STIF et, désormais par Île-de-France Mobilités, l'organisation de cette étude a été la suivante.

1/ Un comité de pilotage de l'étude a été mis en place. Il associait l'ensemble des collectivités concernées : les villes de Limeil-Brévannes, Valenton, Villeneuve Saint-Georges et Créteil, la Communauté d'agglomération de Plaine Centrale, le Conseil général du Val de Marne, les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (RATP, RFF, SNCF, STRAV), la DRIEA, le Conseil régional d'Île-de-France, la Chambre de commerce et d'industrie. Ce comité s'est réuni à deux reprises, le 8 octobre 2012 et le 26 septembre 2013. Les présentations faites à l'occasion de ces comités ont été envoyées aux participants tout comme les comptes-rendus de réunions qui n'ont pas fait l'objet de demandes de modification a posteriori.

2/ Le groupement Systra - MDP Consulting a été choisi pour réaliser le diagnostic de la situation transport et l'ensemble des études de faisabilité et d'estimation des coûts des variantes étudiées.

3/ Les services du STIF ont réalisé les études de prévision de fréquentation du projet et d'analyse socio-économique.

Méthodologie de l'étude :

L'objectif de l'étude était de répondre à la question suivante : comment améliorer la desserte des quartiers du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-St-Georges en termes de rabattement sur les lignes ferrées et de lien avec les communes avoisinantes. Pour répondre à cette question, l'étude s'est fondée sur une comparaison de solutions selon deux modes de transport, transport par câble et par bus, en termes de faisabilité, de coûts d'investissement et d'exploitation et d'opportunité.

L'étude s'est déroulée en deux phases :

Les enseignements de l'étude sont détaillés dans l'annexe : Étude de la desserte des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, synthèse de l'étude pilotée par le STIF en 2012 – 2013, dans laquelle on retrouve notamment une analyse des scénarios de tracé par câble écartés pour des raisons d'infaisabilité technique au vu des contraintes d'insertion.

Choix du scénario transport par câble de Créteil Pointe du Lac à Villeneuve Saint-Georges

Le choix du scénario de desserte à privilégier s'est fait pendant le comité de pilotage du 26 septembre 2013 sur la base de l'analyse multicritère de différents scénarios de desserte :

- ➔ Trois variantes de desserte par bus :
  - desserte directe Pointe du Lac – Plateau via un ouvrage d'art à créer
  - desserte Pointe du Lac – Plateau via le TCSP emprunté par la ligne 393
  - desserte Gare Pompadour - Plateau
- Une variante de desserte par câble de Créteil Pointe du Lac à Villeneuve Saint-Georges.

À l'issue de la présentation de l'analyse multicritère de ces quatre variantes, le comité de pilotage s'est conclu par le consensus de l'ensemble des participants quant au choix de la solution « transport par câble ». Le STIF a indiqué qu'il porterait le projet en tant que maître d'ouvrage. Les études pour l'élaboration du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales ont été lancées grâce à un financement à hauteur de 3 millions d'euros dans le cadre du Contrat particulier Région – Département du Val de Marne.

L'accessibilité des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges est très limitée.

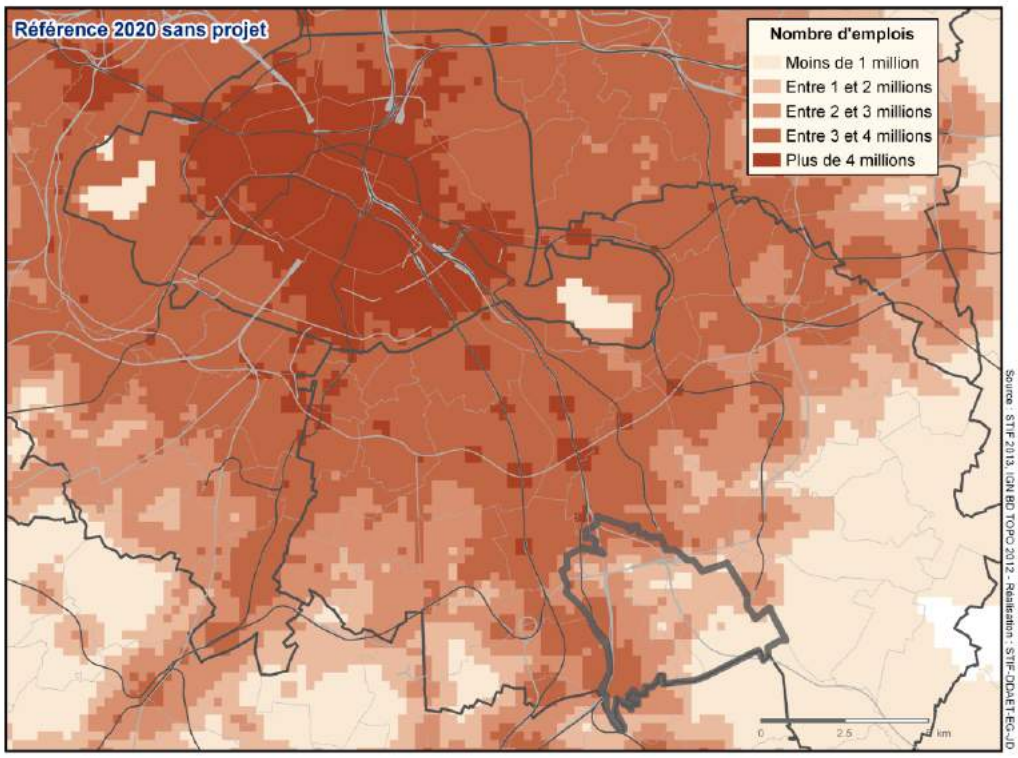
On peut analyser ce besoin de désenclavement en matière d'accès aux emplois comme le montre les cartes ci-après (cette analyse figure aussi dans l'annexe qui détaille les résultats de l'étude de 2012 – 2013).

Une grande part des actifs résidant sur le plateau ne peuvent atteindre qu'un million d'emplois depuis leur domicile en moins d'une heure de transports collectifs. Cette valeur n'atteignant 2 millions d'emplois que pour la partie ouest du plateau plus proche du RER D.

Ainsi, la mauvaise qualité de la desserte en transports collectifs **réduit considérablement les possibilités de trouver un emploi et entraîne des temps de déplacements extrêmement longs**.

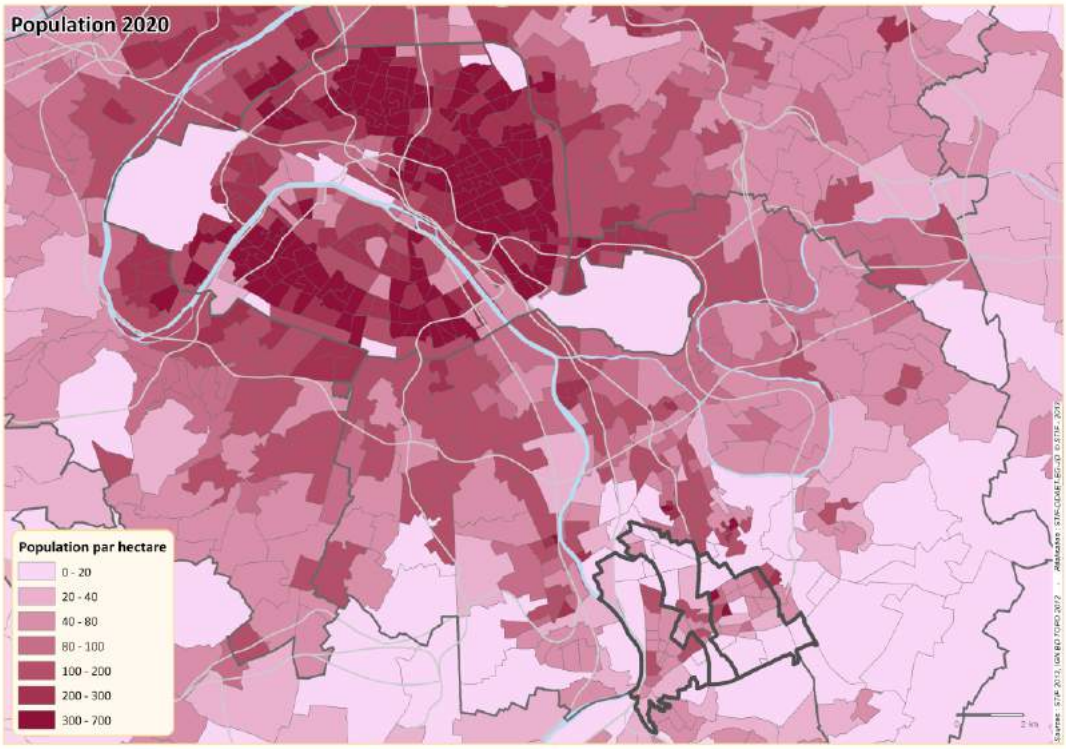
Pourtant, les quartiers du plateau **sont aussi denses que d'autres secteurs du Val de Marne qui sont en comparaison bien mieux desservis**.

Nombre d'emplois accessibles en transports collectifs en 2020 en moins de 60 minutes sans le projet de câble A :



Guide de lecture : Depuis un point figurant dans la couleur la plus claire, un actif atteint moins d'1 million d'emplois en moins d'une heure de transports collectifs. Depuis un point figurant dans la couleur la plus foncée, c'est 4 millions d'emplois qui peuvent être atteints en moins d'une heure.

Nombre d'habitants par hectare en 2020 :



Source : projections de population IAU Île-de-France

> Appréciation de la commission :

> Le besoin d'un accès suffisamment rapide, fiable et régulier aux différents bassins d'emplois est une nécessité. Il ne faut pas non plus négliger le besoin d'accès au savoir (universités, bibliothèques, ...), aux soins (hôpitaux), aux services administratifs (préfecture, ...), aux loisirs, aux espaces marchands, ... La difficulté d'accès récurrente à ces services est l'indication d'un territoire enclavé.

Observation n° 3 :

La station de départ à Villeneuve-Saint-Georges est très excentrée et ne concerne qu'une faible partie du territoire, à la limite de Valenton.

- Le terminus sur Créteil ne concerne cette ville que comme *« commune d'accueil »* des flux, sans apport particulier.

- Les trois autres stations sont, pour deux d'entre elles, sur le territoire de Limeil-Brévannes (Émile Combes et Temps durables) et la troisième se situe sur la commune de Valenton (mais jouxte Limeil-Brévannes).

- Ce projet ne peut donc pas être présenté comme un projet structurant pour ces quatre communes. Il est centré sur quelques quartiers. Il n'y a aucune justification ou étude sérieuse sur ce point.

- Ces communes sont traversées par d'abondants axes routiers et desservies par de nombreuses lignes de bus. Certains de ces bus ont des couloirs en sites propres, et une priorité aux feux.

Notamment observation : V4.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le Câble A permet d'améliorer l'offre de transport dans le périmètre d'étude, notamment dans les quartiers des Temps Durables à Limeil-Brévannes, à Valenton et à Villeneuve Saint-Georges. Mais il bénéficiera également à l'économie locale de Créteil (desserte des lieux de travail et d'études, accès au commerces pour les achats, accès aux services locaux, …).

Le projet du Câble A répond à un besoin de déplacement identifié dans le périmètre d'étude. En effet, en 2013, Ile-de-France Mobilités a confié au groupement Systra-MDP une étude comparative de solutions de desserte des communes du plateau de Villeneuve-Saint-Georges.

Une analyse du réseau routier et de transport en commun existant y est menée, montrant les difficultés du réseau de circulation dans le secteur d'étude.

Ainsi, comme précisé dans la pièce F du dossier DEUP, le territoire d'études est aujourd'hui peu accessible en transports collectifs.

La desserte actuelle du territoire s'effectue par un réseau de lignes de bus qui souffre de la congestion routière ce qui ralentit la vitesse commerciale des bus et donc l'offre proposée.

> Appréciation de la commission :

> Il est normal qu'un projet structurant soit centré sur certains points du trajet. Les quartiers voisins utilisent les bus de rabattement ou les liaisons douces. D'autre part il faut noter que certaines parties du territoire concerné sont fortement peuplées et appelées à se développer encore.

Observation n° 4 :

La densité d'arrêts de bus est tout à fait acceptable. Les politiques modernes en matière de transports collectifs consistent aujourd'hui à mettre le maximum de bus en « site propre », avec un objectif de l'intégralité du parc, à déployer des bus en technologie non polluante. Il est certain qu'au niveau de la recherche de « solution de substitution », il n'a pas été étudié une comparaison entre l'hypothèse d'un téléphérique et des scénarios en BHNS (bus haut niveau de service).

Notamment observation : V4.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le choix initial de la solution transport par câble a été réalisé de manière partenariale dans le cadre d'une étude pilotée par le STIF en 2012 – 2013.

Contexte et organisation de l'étude

En 2012, le STIF a décidé de lancer une étude sur la desserte en transports collectifs du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges. Cette décision faisait suite à de nombreuses demandes successives émanant de la ville de Limeil-Brévannes et du Conseil départemental du Val de Marne qui souhaitaient la réalisation d'un transport par câble depuis le terminus de la ligne 8 Créteil Pointe du Lac pour désenclaver le quartier des Temps durables à l'époque en construction et, plus généralement, les quartiers situés sur le plateau et, de ce fait, à l'écart des réseaux ferrés.

Comme pour l'ensemble des études réalisées par le STIF et, désormais par Île-de-France Mobilités, l'organisation de cette étude a été la suivante.

1/ Un comité de pilotage de l'étude a été mis en place. Il associait l'ensemble des collectivités concernées : les villes de Limeil-Brévannes, Valenton, Villeneuve Saint-Georges et Créteil, la Communauté d'agglomération de Plaine Centrale, le Conseil général du Val de Marne, les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (RATP, RFF, SNCF, STRAV), la DRIEA, le Conseil régional d'Île-de-France, la Chambre de commerce et d'industrie. Ce comité s'est réuni à deux reprises, le 8 octobre 2012 et le 26 septembre 2013. Les présentations faites à l'occasion de ces comités ont été envoyées aux participants tout comme les comptes-rendus de réunions qui n'ont pas fait l'objet de demandes de modification a posteriori.

2/ Le groupement Systra - MDP Consulting a été choisi pour réaliser le diagnostic de la situation transport et l'ensemble des études de faisabilité et d'estimation des coûts des variantes étudiées.

3/ Les services du STIF ont réalisé les études de prévision de fréquentation du projet et d'analyse socio-économique.

Méthodologie de l'étude

L'objectif de l'étude était de répondre à la question suivante : comment améliorer la desserte des quartiers du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-St-Georges en termes de rabattement sur les lignes ferrées et de lien avec les communes avoisinantes. Pour répondre à cette question, l'étude s'est fondée sur une comparaison de solutions selon deux modes de transport, transport par câble et par bus, en termes de faisabilité, de coûts d'investissement et d'exploitation et d'opportunité.

L'étude s'est déroulée en deux phases :

Les enseignements de l'étude sont détaillés dans l'annexe : Étude de la desserte des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, synthèse de l'étude pilotée par le STIF en 2012 – 2013, dans laquelle on retrouve notamment une analyse des scénarios de tracé par câble écartés pour des raisons d'infaisabilité technique au vu des contraintes d'insertion.

Choix du scénario transport par câble de Créteil Pointe du Lac à Villeneuve Saint-Georges

Le choix du scénario de desserte à privilégier s'est fait pendant le comité de pilotage du 26 septembre 2013 sur la base de l'analyse multicritère de différents scénarios de desserte :

➔ Trois variantes de desserte par bus :

- desserte directe Pointe du Lac – Plateau via un ouvrage d'art à créer
- desserte Pointe du Lac – Plateau via le TCSP emprunté par la ligne 393
- desserte Gare Pompadour - Plateau

- Une variante de desserte par câble de Créteil Pointe du Lac à Villeneuve Saint-Georges.

À l'issue de la présentation de l'analyse multicritère de ces quatre variantes, le comité de pilotage s'est conclu par le consensus de l'ensemble des participants quant au choix de la solution « transport par câble ». Le STIF a indiqué qu'il porterait le projet en tant que maître d'ouvrage. Les études pour l'élaboration du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales ont été lancées grâce à un financement à hauteur de 3 millions d'euros dans le cadre du Contrat particulier Région – Département du Val de Marne.

> Appréciation de la commission :

> La construction de voies réservées aux bus en site propre nécessite la présence d'une voirie suffisamment large. La commission d'enquête note que des études ont montré l'impossibilité de réaliser ce type d'équipements dans le secteur de Limeil / Valenton / Villeneuve-Saint-Georges.

Observation n° 5 :

Les appréciations en face des quatre scénarios envisagés sont exposées sans aucune justification. Ils ne peuvent être comparés compte tenu des tracés et destinations différents.

En particulier, le point de départ au Sud n'est pas identique

Malgré cela, la création d'un ouvrage en vue du franchissement en bus des lignes ferroviaires et de la RN406 pour rejoindre la station Pointe du Lac concurrence la solution choisie.

En effet, l'analyse « comparative » qui retient le choix du téléphérique conclut au fait qu'il s'agit de la solution la plus onéreuse. Elle porte aussi un avis défavorable sur les conditions techniques (coût) et sur la maîtrise des conditions du projet.

Cette analyse qui justifie en définitive le choix du câble est biaisée et non fondée.

La MRAe dans son avis du 17 octobre 2018 pose d'ailleurs sur ce point un regard très critique : « l'étude d'impact ne démontre pas explicitement l'intérêt des tronçons de téléphérique entre le terminus de Villeneuve-Saint-Georges et ce terminus [Créteil] par rapport à d'éventuelles solutions de substitution ».

- Le projet envisage, en cas d'interruption de la ligne entière un service de navette de remplacement par bus express ne desservant que les stations du Câble A. Cette solution de remplacement est intéressante, dans la mesure où elle constitue une solution de substitution à la solution du Câble A, pouvant même être améliorée par un bus en site propre qui ne nécessite qu'un investissement limité, reste flexible en fonction des besoins et présente l'avantage d'un coût de maintenance connu et prédictible.

Notamment observation : V4.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le choix initial de la solution transport par câble a été réalisé de manière partenariale dans le cadre d'une étude pilotée par le STIF en 2012 – 2013.

Contexte et organisation de l'étude

En 2012, le STIF a décidé de lancer une étude sur la desserte en transports collectifs du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges. Cette décision faisait suite à de nombreuses demandes successives émanant de la ville de Limeil-Brévannes et du Conseil départemental du Val de Marne qui souhaitaient la réalisation d'un transport par câble depuis le terminus de la ligne 8 Créteil Pointe du Lac pour désenclaver le quartier des Temps durables à l'époque en construction et, plus généralement, les quartiers situés sur le plateau et, de ce fait, à l'écart des réseaux ferrés.

Comme pour l'ensemble des études réalisées par le STIF et, désormais par Île-de-France Mobilités, l'organisation de cette étude a été la suivante.

1/ Un comité de pilotage de l'étude a été mis en place. Il associait l'ensemble des collectivités concernées : les villes de Limeil-Brévannes, Valenton, Villeneuve Saint-Georges et Créteil, la Communauté d'agglomération de Plaine Centrale, le Conseil général du Val de Marne, les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (RATP, RFF, SNCF, STRAV), la DRIEA, le Conseil régional d'Île-de-France, la Chambre de commerce et d'industrie. Ce comité s'est réuni à deux reprises, le 8 octobre 2012 et le 26 septembre 2013. Les présentations faites à l'occasion de ces comités ont été envoyées aux participants tout comme les comptes-rendus de réunions qui n'ont pas fait l'objet de demandes de modification a posteriori.

2/ Le groupement Systra - MDP Consulting a été choisi pour réaliser le diagnostic de la situation transport et l'ensemble des études de faisabilité et d'estimation des coûts des variantes étudiées.

3/ Les services du STIF ont réalisé les études de prévision de fréquentation du projet et d'analyse socio-économique.

Méthodologie de l'étude

L'objectif de l'étude était de répondre à la question suivante : comment améliorer la desserte des quartiers du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-St-Georges en termes de rabattement sur les lignes ferrées et de lien avec les communes avoisinantes. Pour répondre à cette question, l'étude s'est fondée sur une comparaison de solutions selon deux modes de transport, transport par câble et par bus, en termes de faisabilité, de coûts d'investissement et d'exploitation et d'opportunité.

L'étude s'est déroulée en deux phases :

Les enseignements de l'étude sont détaillés dans l'annexe : Étude de la desserte des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, synthèse de l'étude pilotée par le STIF en 2012 - 2013, dans laquelle on retrouve notamment une analyse des scénarios de tracé par câble écartés pour des raisons d'infaisabilité technique au vu des contraintes d'insertion.

Choix du scénario transport par câble de Créteil Pointe du Lac à Villeneuve Saint-Georges

Le choix du scénario de desserte à privilégier s'est fait pendant le comité de pilotage du 26 septembre 2013 sur la base de l'analyse multicritère de différents scénarios de desserte :

- ➔ Trois variantes de desserte par bus :
  - desserte directe Pointe du Lac – Plateau via un ouvrage d'art à créer
  - desserte Pointe du Lac – Plateau via le TCSP emprunté par la ligne 393
  - desserte Gare Pompadour - Plateau

- Une variante de desserte par câble de Créteil Pointe du Lac à Villeneuve Saint-Georges.

À l'issue de la présentation de l'analyse multicritère de ces quatre variantes, le comité de pilotage s'est conclu par le consensus de l'ensemble des participants quant au choix de la solution « transport par câble ». Le STIF a indiqué qu'il porterait le projet en tant que maître d'ouvrage. Les études pour l'élaboration du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales ont été lancées grâce à un financement à hauteur de 3 millions d'euros dans le cadre du Contrat particulier Région – Département du Val de Marne.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que la création d'un viaduc entre Créteil Pointe du Lac et Limeil Temps durables ne peut pas constituer une alternative au projet dans la mesure où cet ouvrage ne relierait qu'une faible partie du territoire excluant toutes les populations du plateau. Comme indiqué par ailleurs la création d'une voie de bus en site propre ne peut pas être réalisée compte tenu du réseau viaire des communes traversées et ne constitue donc pas une alternative au projet.

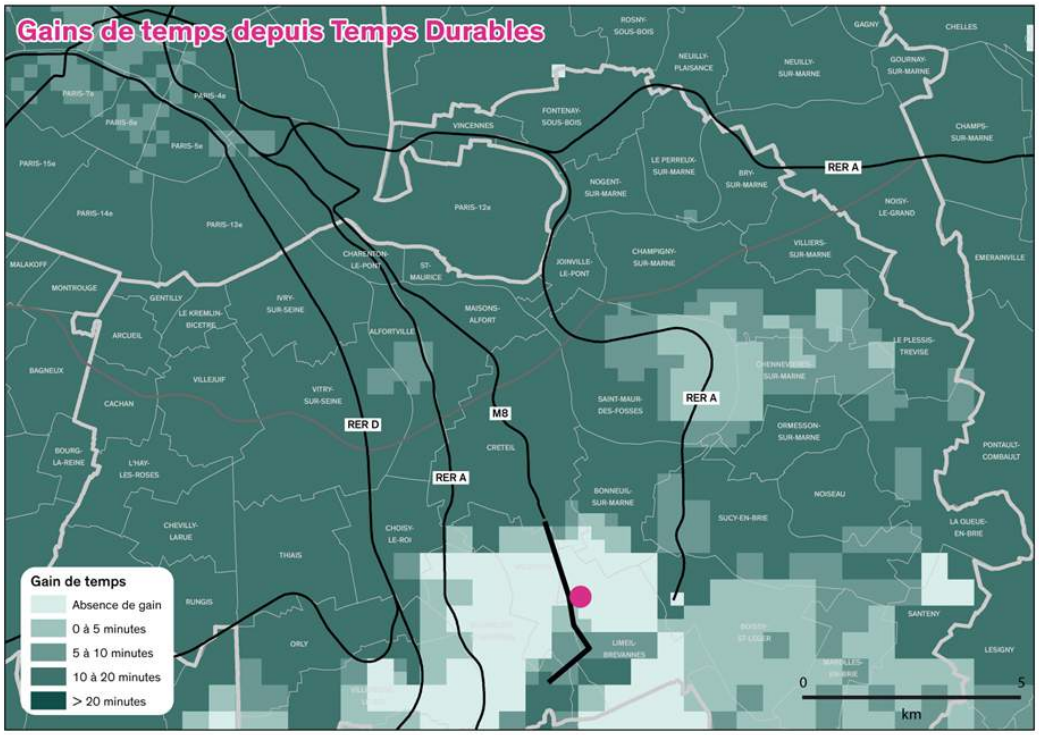
Observation n° 6 :

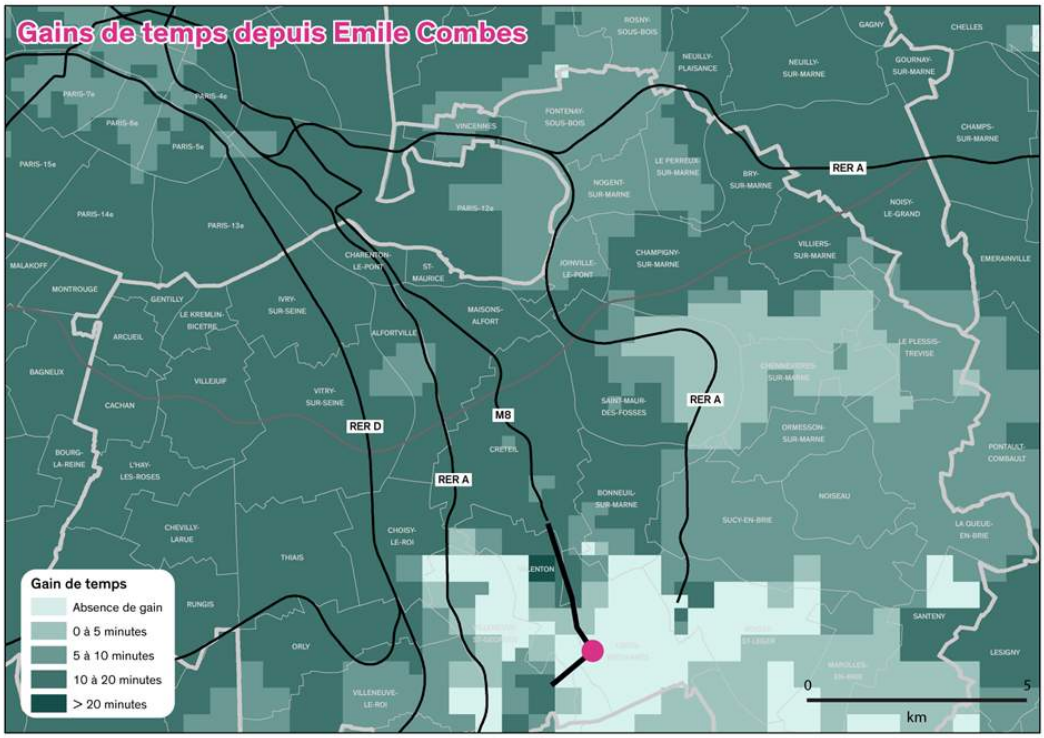
Le projet ne concernera qu'une faible partie de la population (6 000 usagers par jour au maximum avec un coût par mois et par usager de 102,20 €).

Notamment observations : E62, E101, E124, E491, E577, E578, E637, E740, E818, V4, P35.

Réponses du maître d'ouvrage :

Par sa disponibilité, sa fréquence, sa régularité et par les gains de temps occasionnés, le Câble A sera très attractif.





Gain de temps en transports collectifs depuis la station Temps Durbales (en haut) et Emile Combes (en bas - source : IDF Mobilités – Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du Câble A

A la mise en service, le nombre de voyageurs par jour est estimé à 11 000 et à 3,2 millions à l'année.

A l'horizon 2030, le nombre de voyageurs par jour est estimé à 12 000 et à 3,5 millions à l'année.

Prévisions de fréquentation du prolongement aux horizons de mise en service et en 2030 (source : IDF Mobilités – Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du Câble A)

Horizon de modélisation	Charge maximale à l'heure de pointe du matin	Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin	Nombre de voyageurs par jour	Nombre de voyageurs à l'année
Mise en service	1 100	1 500	11 000	3 200 000
2030	1 200	1 600	12 000	3 500 000

Nota : la charge maximale correspond au trafic maximal prévu entre deux stations dans un seul sens

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête note que la fréquentation du Câble A concerne, selon le dossier d'enquête, 11 000 voyageurs par jour à la mise en service du projet, ce qui est déjà considérable et en rapport avec le territoire concerné. La diminution des temps de transport et leur prévisibilité sont également des éléments favorables à l'utilité du projet.

Observation n° 7 :

Ce projet de téléphérique ne semble pas justifié. Il le serait si la topographie des lieux constituait un obstacle à la desserte des communes concernées par les moyens de transport conventionnels, ce qui n'est pas le cas de ce territoire.

Notamment observation : E842.

Réponses du maître d'ouvrage :

La topographie (relief) et les coupures urbaines contraignent la desserte du territoire par le réseau routier.

Une analyse du réseau routier et de transport en commun existant réalisée par le Groupement Systra MDP montre les difficultés du réseau de circulation dans le secteur d'étude.

Ces éléments sont détaillés dans la réponse à l'avis de la MRAe (Pièce I – Chapitre 5 – Patrie 3). Cette saturation du réseau impacte fortement le réseau de bus existant.

Dans cette même étude réalisée en 2013, le projet de desserte par câble est comparé à trois projets de desserte par bus.

Les résultats de cette étude sont détaillés dans la pièce E (chapitre 5, partie 5.2) et en annexe du présent document.

Après analyse des scénarios, une desserte en transport par câble s'est avérée la plus favorable, du point de vue notamment du potentiel de trafic, de l'amélioration des temps de parcours et des impacts limités sur la Tégéval.

> Appréciation de la commission :

> La topographie des lieux est un élément déterminant : franchissement de coupures urbaines diverses, réseau viaire sous-dimensionné, …

Observation n° 8 :

Les riverains sont impactés par ce projet injustifié et contraire au respect des personnes.

Notamment observation : E323.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le Câble A apporte une solution efficace au désenclavement des communes de Limeil-Brévannes, de Valenton et de Villeneuve-Saint-Georges.

En fonction des contraintes et des projets urbains (complexe hôteliers, centre de recherche et de développement Valéo) du territoire, Ile-de-France Mobilités a cherché à limiter les impacts du projet :

- en évitant le survol d'habitations (immeubles, maisons) ;

- en éloignant au maximum le fuseau d'insertion des zones habitées en tenant compte des contraintes du système de transport ;

- en augmentant l'altimétrie de la ligne pour réduire la covisibilité et l'intrusion visuelle direct (passage des cabines devant les fenêtres).

Ainsi, à Créteil, et à l'exception des logements situés aux derniers étages du bâtiment Efidis, les logements les plus proches du quartier des Sarrazins sont situés à une trentaine de mètres au minimum des cabines.

> Appréciation de la commission :

> Il est incontestable que la proximité du téléphérique représente une nuisance pour les habitants proches du tracé même si les aménagements de la ligne permettant un passage en hauteur réduiront partiellement, celle-ci.

Observation n° 9 :

Même s'il satisfait l'intérêt du plus grand nombre, il ne doit pas se faire au détriment réel du plus petit nombre.

Notamment observation : E358.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le Câble A respectera la réglementation relative aux infrastructures de transports terrestres.

Comme évoqué dans le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique, la proposition de mise en sens unique du Chemin des Bassins (RD 102) a été proposée par Ile-de-France Mobilités en lien avec le Département du Val-de-Marne afin d'optimiser l'insertion paysagère du site et dans l'objectif de réduire les nuisances sonores due notamment au passage journalier de 6 600 véhicules (d'après les comptages réalisés par le Département du Val-de-Marne).

Ile-de-France Mobilités a pris note de la position de la Commune de Créteil et des habitants du quartier des Sarrazins, défavorables à cette proposition.

> Appréciation de la commission :

> Même s'il est normal et nécessaire de tenter de réduire au mieux les nuisances que devront subir certains riverains, l'utilité publique d'un projet doit permettre sa réalisation dans l'intérêt du plus grand nombre.

Observation n° 10 :

Pourquoi un désenclavement alors que ce territoire est encadré par deux lignes RER qui mènent directement à Paris et par plusieurs lignes de bus en site propre ?

Notamment observation : E318.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les communes de Limeil-Brévannes et de Valenton ne disposent pas d'une gare au sein de leur territoire communal.

Les gares de Pompadour (Créteil), de Villeneuve-Saint-Georges et de Boissy-Saint-Leger desservies par la ligne D et A du RER s'avèrent relativement éloignées des centre-villes et des différents quartiers de Limeil-Brévannes, de Valenton et de la partie sud est de la commune de Villeneuve-Saint-Georges.

En outre, ces liaisons assurent une connexion vers Paris mais ne permettent pas de desservir directement les pôles générateurs de la commune de Créteil, centre du bassin de vie du territoire.

Les déplacements vers Créteil sont contraints par la présence de nombreuses coupures urbaines tels que la gare de triage de Valenton, la Route Nationale 406, la Route Départementale 60, la Ligne à Grande Vitesse (TGV).

Les points de passage assurant le franchissement de ces différentes coupures anthropiques apparaissent peu nombreux et génèrent une importante concentration des flux.

La saturation de ces axes occasionne des temps de parcours importants et irréguliers vers les pôles d'emplois, d'études, de commerces, de loisirs situés à Créteil.

En outre, le réseau viaire des communes du territoire ne permet pas d'aménager de site propre sans impacts forts.

Le Câble A permettra de désenclaver efficacement le territoire et offrira des gains de temps considérables.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête rappelle que le territoire concerné est assez éloigné des différents moyens de transports lourds qu'il est difficile de rejoindre aux heures d'affluence. Le projet vise à répondre aux besoins des 60% des habitants du Val-de-Marne qui se déplacent à l'intérieur du département..

Observation n° 11 :

Quel est l'intérêt des gains de temps procurés par le Téléval : 5 min chaque matin pour les habitants des temps durables ou 10 mm pour un trajet en bus ?

Notamment observations : E60, E218, E842.

Réponses du maître d'ouvrage :

L'accès à la ligne 8 du métro depuis les communes de Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve Saint-Georges est possible aujourd'hui en empruntant la ligne K du réseau de bus STRAV.

Offrant des intervalles de passage de 10 minutes aux heures de pointe du matin et du soir, et de 20 minutes aux heures creuses, elle relie la gare RER D de Villeneuve Saint-Georges à la station terminale de la ligne 8 du métro à Pointe du Lac en 20 à 25 minutes (source : calculateur d'itinéraire Vianavigo).

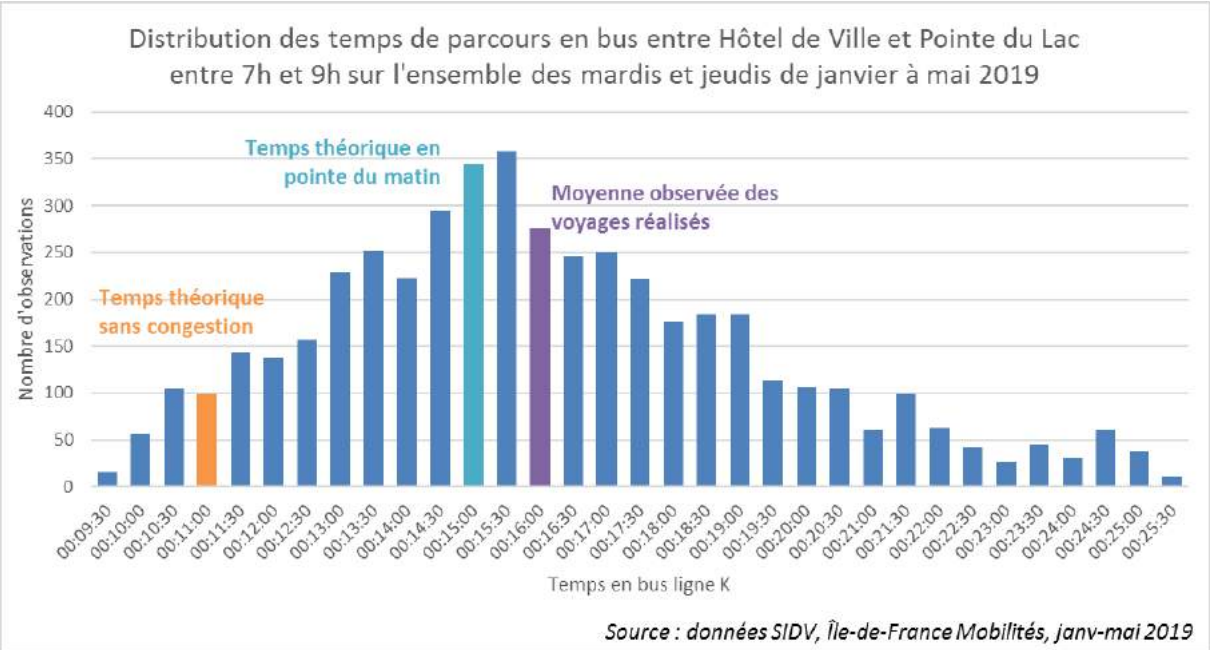
En pratique, la congestion routière le long de la RD101 pour rejoindre Pointe du Lac génère des allongements de temps de parcours pour l'utilisateur de la ligne K par rapport aux horaires affichés et surtout une incertitude quant à son temps de trajet.

Le temps de parcours de la ligne K entre l'arrêt Hôtel-de-Ville à Limeil-Brévannes et la station Pointe du Lac du métro 8 est de 11 minutes en heures creuses.

En heure de pointe, ce temps de trajet est en réalité beaucoup plus long. Il est **supérieur à 16 minutes dans 50% des cas** et supérieur à 18 minutes dans 25% des cas.

Il peut aller **jusqu'à 25 minutes** certains jours.

L'incertitude du temps de trajet atteint ainsi en moyenne 4 minutes en heure de pointe (variabilité moyenne observée des temps mis par les voyageurs).



A l'inverse, le Câble A offrira des **temps de parcours plus compétitifs** que la ligne K, des **temps d'attente très faibles** puisque l'intervalle de passage sera de seulement 22 secondes entre deux cabines, et **garantira un très grand niveau de service** aux heures de pointe étant donné que le câble n'est **pas pénalisé par la circulation routière**.

A cela s'ajoute une **correspondance avec le métro plus efficace qu'avec le bus aujourd'hui**.

Le temps moyen gagné par le voyageur, utilisé pour l'évaluation socio-économique présentée dans la pièce F du Dossier d'Enquête Publique, est estimé par modélisation en comparant les déplacements réalisés dans deux situations, avec et sans le câble A.

La différence des temps de parcours pour l'ensemble des voyageurs est ainsi calculée et rapportée au nombre d'utilisateurs du projet.

Pour le Câble A, ce gain est de 9 minutes par voyageur, **ce qui le place nettement au-dessus d'autres projets de tramway ou de bus en site propre en Ile-de-France**.

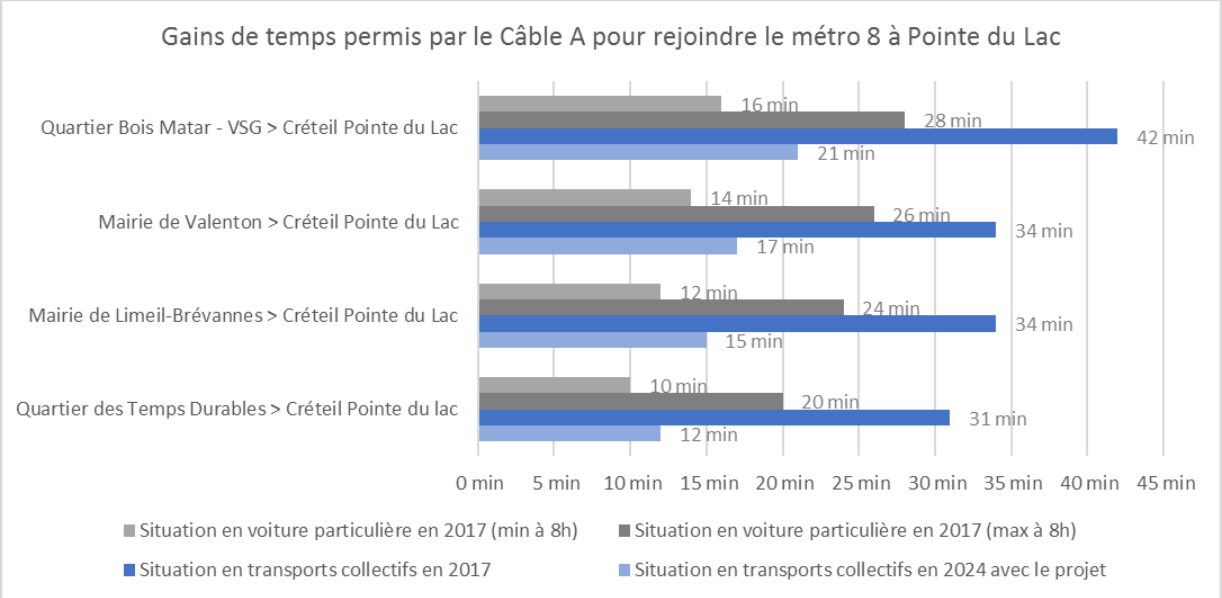
Il est à noter que ce calcul respecte les recommandations de **l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation socio-économique** des projets de transports.

Les temps d'attente et les temps de marche sont pondérés d'un facteur 1,5 et 2 respectivement, ce qui traduit leur pénibilité pour le voyageur au cours de son déplacement.

Le graphique ci-après fournit quatre exemples de trajets pouvant être réalisés en voiture ou en transports en commun, en respectant les règles de pondération de l'instruction.

Depuis le Quartier du Bois Matar par exemple, le temps pondéré pour le voyageur pour accéder aux quais de la station Pointe du Lac est actuellement de 42 minutes en transports collectifs. Grâce au Câble A, ce temps sera de 21 minutes, soit un gain de temps de 21 minutes.

En comparaison, le temps en voiture est aléatoire et se situe entre 16 et 28 minutes selon les jours et les conditions de circulation.



Source des temps de parcours en voiture : Google maps 2017

Source des temps de parcours en transports collectifs : Île-de-France Mobilités

Ces exemples illustrent les **bénéfices importants pour les voyageurs résidant à Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve Saint-Georges et souhaitant se rendre sur le lieu de travail à Créteil**.

Venant par exemple de Villeneuve-Saint-Georges, l'alternative par le Câble A et le métro 8 pour se rendre à Paris restera dans tous les cas moins compétitive que par le RER D.

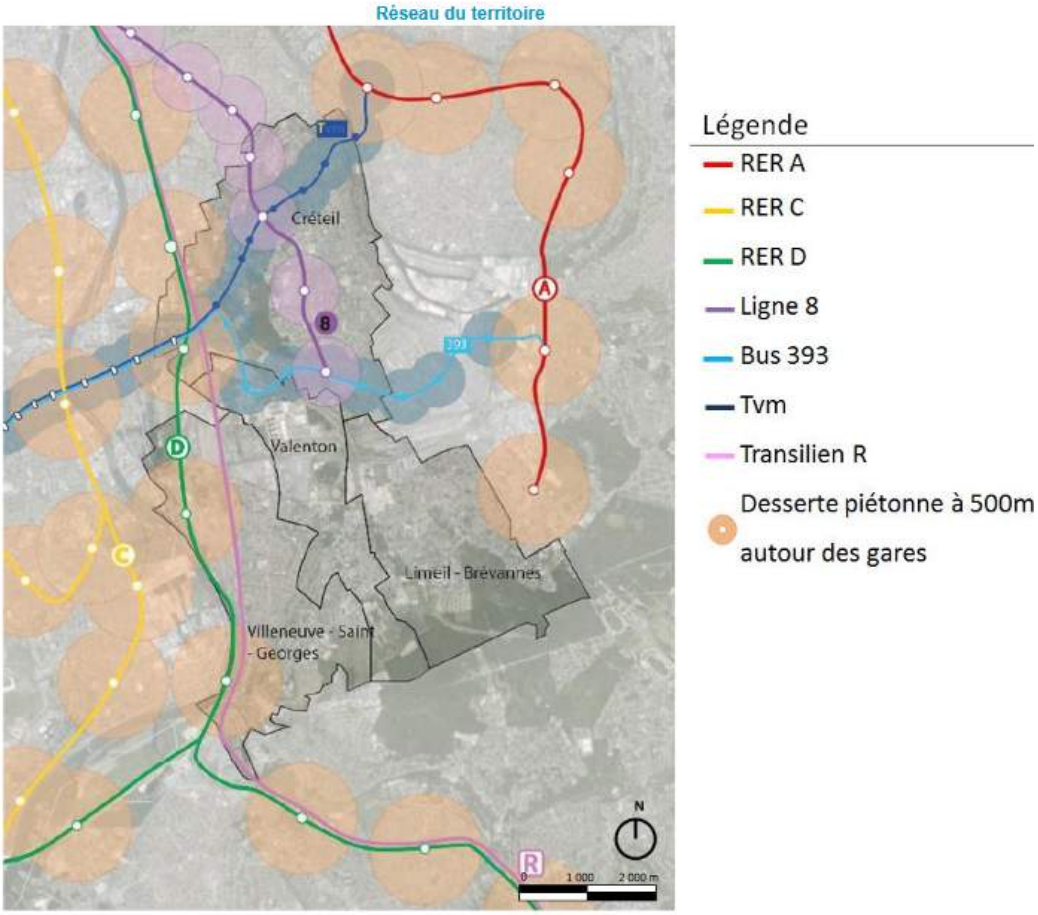
A l'horizon de la mise en service de la ligne 15 sud qui desservira tout le Val-de-Marne d'est en ouest ainsi que les secteurs d'emplois d'Issy-les-Moulineaux et de Boulogne-Billancourt, le Câble A et la ligne 8 seront particulièrement attractifs pour accéder à la ligne 15 depuis les communes de Limeil-Brévannes ou de Valenton.

En conséquence, de nombreux actifs se détourneront de leur véhicule particulier pour emprunter les transports collectifs qui seront plus rapides.

Au vu des trajets domicile-travail réalisés vers et depuis les communes du périmètre d'étude, l'amélioration de la desserte en direction de Paris et Créteil est nécessaire (compte-tenu des volumes de flux concernés) mais le lien entre l'aire d'étude et les communes qui l'entourent ne doit pas être négligé.

Il est nécessaire d'offrir aux habitants du plateau un accès rapide au réseau de transport structurant, à destination de Paris et du Nord (métro / RER, Grand Paris Express), **mais aussi de faciliter les déplacements au sein du Val-de-Marne** (vers Créteil et les communes périphériques) et à la ligne 15.

On relève actuellement une carence de raccordement structurant au réseau ferré environnant (métro 8, RER A, RER D).



Source : DOCP - 2016
Orthophoto : Ile-de-France Mobilités

> Appréciation de la commission :

> Les gains de temps procurés par le projet sont particulièrement importants aux heures d'affluence.

Observation n° 12 :

En RER D il faut 15 minutes pour aller au centre de Paris. Il y a 17 stations de métro pour rejoindre Paris par Créteil. Où est l'intérêt ?

Notamment observations : E456, E460, E673, C1.

Réponses du maître d'ouvrage :

L'accès à la ligne 8 du métro depuis les communes de Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve Saint-Georges est possible aujourd'hui en empruntant la ligne K du réseau de bus STRAV.

Offrant des intervalles de passage de 10 minutes aux heures de pointe du matin et du soir, et de 20 minutes aux heures creuses, elle relie la gare RER D de Villeneuve Saint-Georges à la station terminale de la ligne 8 du métro à Pointe du Lac en 20 à 25 minutes (source : calculateur d'itinéraire Vianavigo).

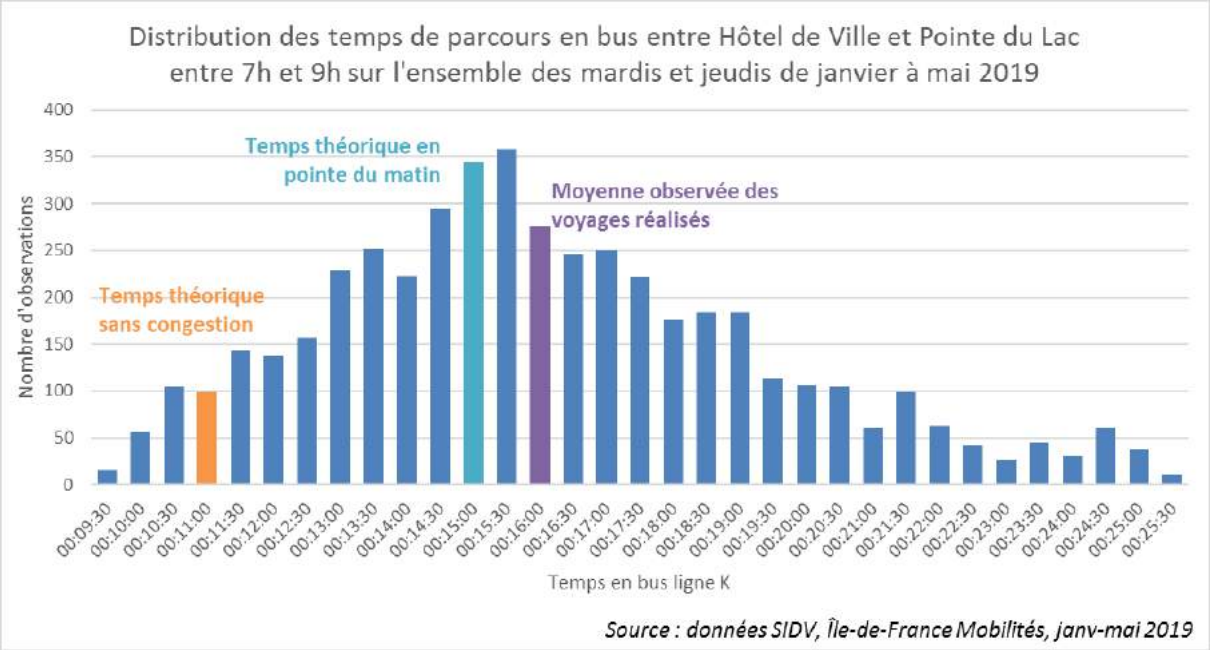
En pratique, la congestion routière le long de la RD101 pour rejoindre Pointe du Lac génère des allongements de temps de parcours pour l'utilisateur de la ligne K par rapport aux horaires affichés et surtout une incertitude quant à son temps de trajet.

Le temps de parcours de la ligne K entre l'arrêt Hôtel-de-Ville à Limeil-Brévannes et la station Pointe du Lac du métro 8 est de 11 minutes en heures creuses.

En heure de pointe, ce temps de trajet est en réalité beaucoup plus long. Il est **supérieur à 16 minutes dans 50% des cas** et supérieur à 18 minutes dans 25% des cas.

Il peut aller **jusqu'à 25 minutes** certains jours.

L'incertitude du temps de trajet atteint ainsi en moyenne 4 minutes en heure de pointe (variabilité moyenne observée des temps mis par les voyageurs).



A l'inverse, le Câble A offrira des **temps de parcours plus compétitifs** que la ligne K, des **temps d'attente très faibles** puisque l'intervalle de passage sera de seulement 22 secondes entre deux cabines, et **garantira un très grand niveau de service** aux heures de pointe étant donné que le câble n'est **pas pénalisé par la circulation routière**.

A cela s'ajoute une **correspondance avec le métro plus efficace qu'avec le bus aujourd'hui**.

Le temps moyen gagné par le voyageur, utilisé pour l'évaluation socio-économique présentée dans la pièce F du Dossier d'Enquête Publique, est estimé par modélisation en comparant les déplacements réalisés dans deux situations, avec et sans le câble A.

La différence des temps de parcours pour l'ensemble des voyageurs est ainsi calculée et rapportée au nombre d'utilisateurs du projet.

Pour le Câble A, ce gain est de 9 minutes par voyageur, **ce qui le place nettement au-dessus d'autres projets de tramway ou de bus en site propre en Ile-de-France**.

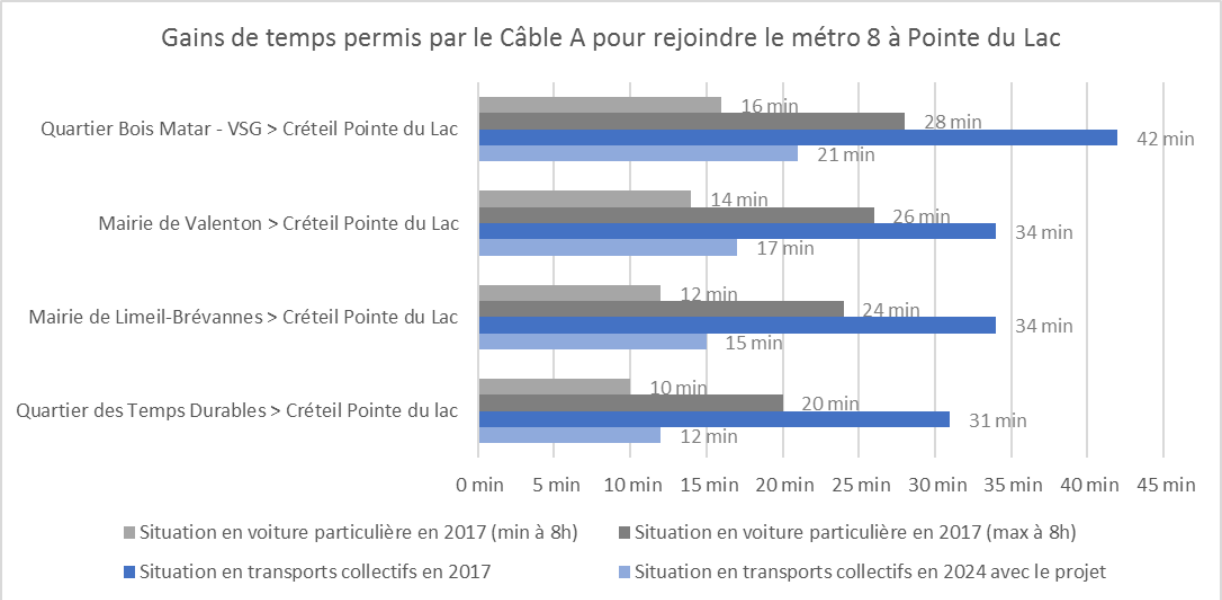
Il est à noter que ce calcul respecte les recommandations de **l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation socio-économique** des projets de transports.

Les temps d'attente et les temps de marche sont pondérés d'un facteur 1,5 et 2 respectivement, ce qui traduit leur pénibilité pour le voyageur au cours de son déplacement.

Le graphique ci-après fournit quatre exemples de trajets pouvant être réalisés en voiture ou en transports en commun, en respectant les règles de pondération de l'instruction.

Depuis le Quartier du Bois Matar par exemple, le temps pondéré pour le voyageur pour accéder aux quais de la station Pointe du Lac est actuellement de 42 minutes en transports collectifs. Grâce au Câble A, ce temps sera de 21 minutes, soit un gain de temps de 21 minutes.

En comparaison, le temps en voiture est aléatoire et se situe entre 16 et 28 minutes selon les jours et les conditions de circulation.



Source des temps de parcours en voiture : Google maps 2017

Source des temps de parcours en transports collectifs : Île-de-France Mobilités

Ces exemples illustrent les **bénéfices importants pour les voyageurs résidant à Limeil-Brévannes, Valenton ou Villeneuve Saint-Georges et souhaitant se rendre sur le lieu de travail à Créteil**.

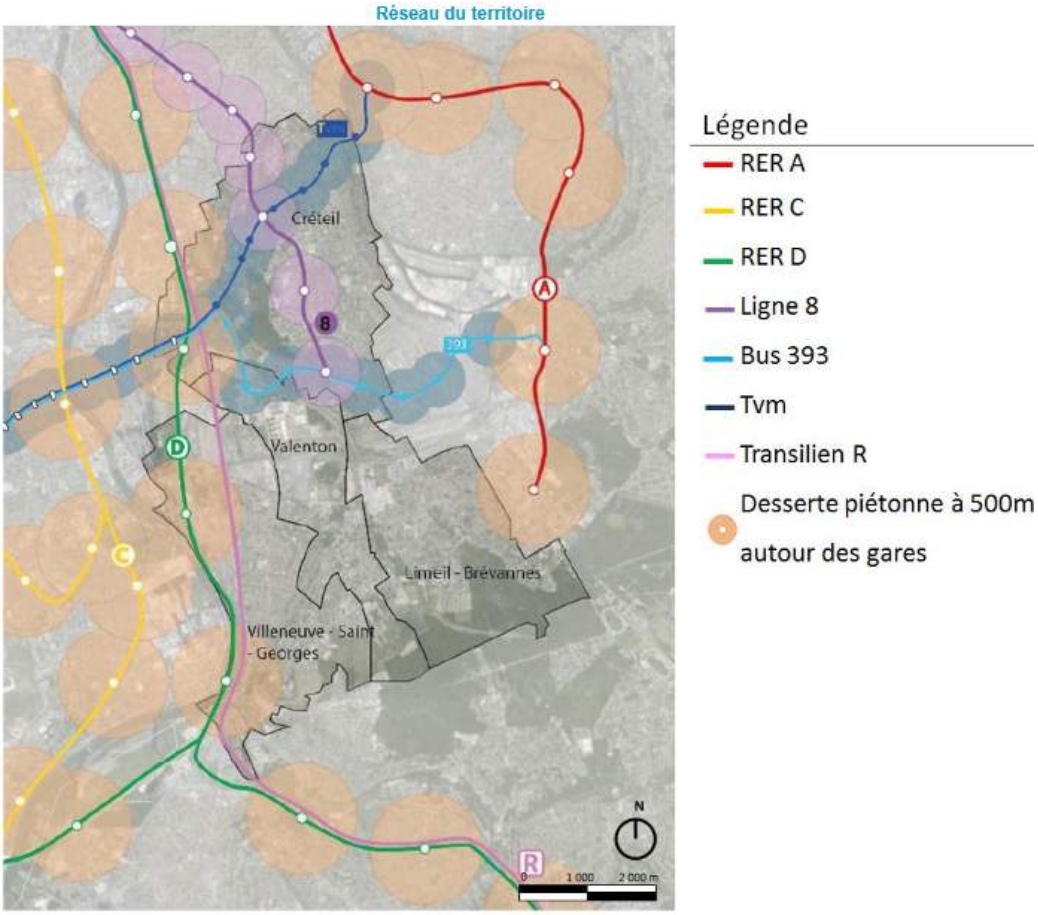
Venant par exemple de Villeneuve-Saint-Georges, l'alternative par le Câble A et le métro 8 pour se rendre à Paris restera dans tous les cas moins compétitive que par le RER D.

A l'horizon de la mise en service de la ligne 15 sud qui desservira tout le Val-de-Marne d'est en ouest ainsi que les secteurs d'emplois d'Issy-les-Moulineaux et de Boulogne-Billancourt, le Câble A et la ligne 8 seront particulièrement attractifs pour accéder à la ligne 15 depuis les communes de Limeil-Brévannes ou de Valenton.

En conséquence, de nombreux actifs se détourneront de leur véhicule particulier pour emprunter les transports collectifs qui seront plus rapides.

Au vu des trajets domicile-travail réalisés vers et depuis les communes du périmètre d'étude, l'amélioration de la desserte en direction de Paris et Créteil est nécessaire (compte-tenu des volumes de flux concernés) mais le lien entre l'aire d'étude et les communes qui l'entourent ne doit pas être négligé.

Il est nécessaire d'offrir aux habitants du plateau un accès rapide au réseau de transport structurant, à destination de Paris et du Nord (métro / RER, Grand Paris Express), **mais aussi de faciliter les déplacements au sein du Val-de-Marne** (vers Créteil et les communes périphériques) et à la ligne 15. On relève actuellement une carence de raccordement structurant au réseau ferré environnant (métro 8, RER A, RER D).



Source : DOCP - 2016
Orthophoto : Ile-de-France Mobilités

> Appréciation de la commission :

> Il est évident que le métro ligne 8 n'est pas le moyen de transport le plus approprié pour se rendre à Paris-centre ou au-delà. Le projet est destiné à la majorité des personnes résidant dans le Val-de-Marne et qui se déplacent à l'intérieur du département. Une future liaison avec la station Créteil L'Echat du Grand Paris Express (ligne 15 sud) pourra intéresser certaines personnes.

Observation n° 13 :

Si le dossier d'enquête publique fait mention de la saturation des grands axes routiers, il ne fait pas état de la déviation de la RN19 et n'étudie pas son impact sur les conditions futures de circulation.

Or il est patent, et depuis fort longtemps, que la Nationale 19 représente une réelle difficulté de circulation pour les villes riveraines puisque les automobilistes empruntent des itinéraires bis pour éviter les bouchons qui se situent au niveau de la gare RER A de Boissy-Saint-Léger.

La déviation en cours de finalisation contourne ce franchissement difficile et assure un flux continu. Les travaux seront terminés en septembre 2019, il sera donc facile et rapide de constater le désengorgement de la ville de Limeil-Brévannes, et en conséquence l'inutilité de l'argument des bouchons pour le projet Téléval, les automobilistes ne se reportant plus sur les axes locaux pour rejoindre l'A86.

Notamment observations : E547, Z587, E612, E642, E652, L5, C7.

> Questions de la C.E. : La finalisation des travaux de contournement de Boissy-Saint-Léger (RN19) est-elle de nature à éviter le transfert de nombreux véhicules par Limeil-Brévannes et donc de résoudre, en partie au moins, la saturation du réseau communal ?

Réponses du maître d'ouvrage :

L'actuelle RN19 et sa voie de contournement sont assez éloignées du périmètre d'étude, **à plus de 2,5 km à vol d'oiseau de la station la plus proche**.

Cette voie de contournement de Boissy-Saint-Léger ne permettra pas de résoudre la saturation du réseau au niveau du périmètre d'étude.

En revanche, le Câble A permet de s'affranchir de la saturation de la RN406 et de la D101, de la gare de triage situés à proximité du périmètre d'étude.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête estime qu'il est difficile d'affirmer que l'ouverture de la déviation de la RN 19 à Boissy-Saint-Léger participera à un désengorgement significatif du réseau viaire de Limeil-Brévannes.

Observation n° 14 :

La capacité maximale d'un transport par câble est figée alors que le bus permet une augmentation de la fréquence de passage. Les transports par câble sont soumis à des limites en termes d'évolutivité. En l'espèce, le projet n'est pas viable dans le temps. Il ne prend pas en considération une éventuelle augmentation de la demande, alors que de nombreux projets de développements urbains et économiques sont en cours. A contrario, avec le renforcement de l'offre de bus, il sera facile de moduler la fréquentation en fonction des heures (pleines ou creuses) ou de la démographie et de l'attractivité de la ligne en ajoutant / supprimant des bus.

Notamment observations : E60, E522, E629, V4, E1157, E1171.

> Questions de la C.E. : Le transport par câble est-il réellement figé (développement de sa capacité de transport, extension du réseau, ...) ?

Réponses du maître d'ouvrage :

L'ensemble des stations et des pylônes du Câble sont dimensionnées pour accueillir la mise en place d'un téléphérique monocâble, adaptée à cette demande de transport. La capacité du transport par câble à la mise en service est de 1 600 personnes et de 2 000 personnes à termes.

Une adaptation de la capacité du câble est donc bien prévue. L'offre de transport pourra être augmentée de 25 %.

L'estimation de la fréquentation réalisée au cours des études du Câble A a tenu compte des développements urbains prévus au sein des territoires (Est Duvauchelle, ZAC Pologne, projet Jolie Curie, Centre de formation de la Brigade des Sapeurs-Pompiers…).

Le monocâble de Medellin est équipé pour accueillir 3 000 personnes par sens et par directions. Augmenter la capacité du Câble A au-delà de la capacité à termes implique d'adapter les infrastructures du Câble dimensionnées pour un débit de 2 000 pphd, ce qui demande la réalisation de nombreux travaux (modification du câble, des pylônes, des systèmes, du nombre de galets sur les têtes de pylônes, augmentation de la puissance de motorisation).

Cette option pour le Câble A paraît donc **peu envisageable**.

La problématique d'**extension du réseau** est argumentée dans les réponses formulées aux observations du sous-thème 2.1.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête estime que l'extension du réseau de téléphérique semble, en effet, difficile. Au-delà des multiples problèmes techniques exposés par le maître d'ouvrage, il faut considérer les difficultés voire les impossibilités, évoquées plus haut, à le relier (ou l'étendre) vers le RER D à Villeneuve-Saint-Georges ou Créteil-Pompadour ou le RER A à Boissy-Saint-Léger (Survol de bâtiments d'habitation ou de site Seveso seuil haut, implantation difficile des stations, expropriations importantes, ...). Il n'en demeure pas moins que, comme indiqué précédemment, les études ont démontré l'impossibilité de créer des lignes de bus en site propre sur une partie du territoire concerné.

Observation n° 15 :

Le téléphérique est très lent (à peine 15km/h) alors que les bus en site propre peuvent dépasser les 22km/h.

Notamment observation : E421

Réponses du maître d'ouvrage :

Compte tenu de la présence et de l'importance des coupures urbaines du territoire, de la congestion du réseau viaire, la vitesse du Câble A est très compétitive.

En s'affranchissant des coupures anthropiques et par son tracé rectiligne, le Câble A permettra notamment de relier la station Temps Durables à la station Pointe du Lac en 6 minutes en période de pointe.

Ce temps de transport, garanti puisque sans conflit avec les autres modes de transport, **ne peut pas être réalisé plus rapidement en voiture particulière.**

> Appréciation de la commission :

> Au sol, la vitesse des véhicules est liée à l'intensité voire la saturation du trafic alors que téléphérique s'affranchit de ces difficultés.

Observation n° 16 :

Type de transport urbain trop jeune sans retour d'expérience. Exemple de Brest. Nuisances et multiples réparations sur du matériel de tourisme donc moins sollicité que le projet présent.

Notamment observation : E617

Réponses du maître d'ouvrage :

Les différentes technologies du transport par câble (téléphérique à va et vient, monocâble, 3S…) ont été éprouvées depuis de nombreuses décennies en montagne et plus récemment en ville.

L'exploitation des téléphériques répond pleinement aux attentes d'un mode de transport urbain en termes de niveau et de qualité de service. Les installations urbaines se sont ainsi multipliées en ville comme à New York, Ankara, Medellin, Rio, Mexico, Saint Domingue ou La Paz pour ne citer que ces exemples. Les taux de disponibilité de ces infrastructures dépassent ceux des autres moyens de transport, atteignant une moyenne de 99%.

En France, le 1er téléphérique urbain a été inauguré à Brest en novembre 2016.

Malgré quelques dysfonctionnements mineurs au démarrage, le téléphérique est un succès incontestable. Sa fréquentation annuelle dépasse chaque année les prévisions et le taux de disponibilité du téléphérique, depuis sa mise en service, est supérieur à 99%.

Au cours de son exploitation, des nuisances sonores très particulières sont apparues (fréquences de l'ordre de 100 / 200 Hertz).

Après avoir réalisé une campagne acoustique spécifique, l'agglomération de Brest s'est engagée à changer le câble tracteur d'origine, responsables des basses fréquences, par un câble gainé.

Cet exemple témoigne du suivi et de la préoccupation du maitre d'ouvrage de l'opération après la mise en service du téléphérique.

Ile-de-France Mobilités précise que le câble gainé sera prévu dans le cahier des charges du futur concepteur du Câble A et que des mesures acoustiques seront réalisés, pendant plusieurs années après la mise en service, au cours de l'exploitation du téléphérique.

Au regard de ces avantages, de nombreuses collectivités françaises ont envisagé la mise en place d'un transport par câble.

Des projets avancés de téléphériques sont ainsi prévus à Toulouse, à Orléans et à La Réunion en plus du Câble A.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête fait observer que les téléphérique ont prouvé leur fiabilité en montagne et dans diverses zones urbaines.

Observation n° 17 :

Les Cristoliens vont subir tous les désagréments sans être utilisateurs de ce moyen de transport.

Notamment observation : E318

Réponses du maître d'ouvrage :

« Prolongement » de la ligne 8 du métro, le Câble A sera très utilisé par les Brévannais, les Valentonais et les Villeneuvois qui pourront rejoindre ainsi les pôles d'emplois, de loisirs, de commerces, d'études de Créteil, centre du bassin de vie.

Les Cristoliens disposent d'une offre de transport multiple du fait de la présence :

- de la ligne 8 du métro (4 stations) ;
- de la ligne D du RER ;
- de la ligne 393 en site propre ;
- du Trans Val de Marne (TVM)
- des nombreuses autres lignes du réseau RATP et Transdev desservant le territoire communal.

L'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express prévue à la station Créteil Échât enrichira encore l'offre de transport du territoire.

Le projet Est TVM, sous maitrise d'ouvrage du Département du Val de Marne, renforcera les liaisons vers le pôle d'échanges de Noisy le Grand Mont d'Est via Saint-Maur-des-Fossés, Joinville, Champigny-sur-Marne et Bry-sur-Marne.

Le prolongement de la ligne 393 (TCSP Sénia-Orly), sous maitrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, permettra aux cristoliens d'accéder à la plateforme aéroportuaire d'Orly sans rupture de charge.

Grace au Câble A, les cristoliens disposeront d'une offre leur permettant d'accéder aux commerces, services et équipements situés au sud de la commune.

Le parc départemental de la Plage Bleue et de la Tégéval seront ainsi accessibles très rapidement.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère qu'il n'est pas envisageable d'accepter que le fait de disposer de plusieurs infrastructures de transport près de chez soi pourrait suffire sans se préoccuper des populations qui n'ont pas un accès facile à ces mêmes transports. Ce serait contraire au principe de solidarité et à la mission de service public qui sont essentiels.

Observation n° 18 :

Le dossier d'enquête publique, Pièce F page 76, indique : « À l'horizon de la mise en service du projet, on prévoit que 10% des utilisateurs du projet seront des reportés de la voiture, soit environ 180 000 utilisateurs annuels du projet.». En conséquence c'est 159 500 automobilistes annuels en moins sur les routes soit 449 par jour. Les 449 automobilistes en moins chaque jour ne justifient aucunement la mise en place du Téléval/Câble A ! En effet, ces derniers seront répartis tout au long de la journée et donc l'impact est insignifiant sur les bouchons avancés ! Mais surtout, l'impact au niveau écologique est infime et même non quantifié dans le dossier

Notamment observation : E1175

Réponses du maître d'ouvrage :

Les gains de temps importants procurés par le Câble A inciteront certains automobilistes soumis quotidiennement aux difficultés de circulation à emprunter les transports collectifs.

Cette incitation sera d'autant plus importante lorsque la ligne 15 sud du réseau du Grand Paris Express sera mise en service dès 2025.

Le nombre de voyageurs qui se reportent de la voiture particulière vers les transports collectifs est estimé par modélisation à 150 voyageurs à l'heure de pointe du matin, ce qui représente 10% de la fréquentation du Câble A.

Cette part de reportés est **sensiblement plus importante que pour des projets de tramway en Ile-de-France** pour lesquels la part des reportés, estimée au travers des enquêtes réalisées auprès des utilisateurs de ces projets, est généralement de 3 à 6%.

Cela se traduira par une légère baisse des circulations routières, de l'ordre de 120 à 130 véhicules à l'heure de pointe du matin, qui ne circuleront plus sur la RD101 et libéreront près de 10% de la capacité de cette voirie pour franchir le faisceau ferroviaire et la RN406.

Le Câble A contribuera donc localement à désaturer les axes routiers.

Ce report modal représente 318 000 voyageurs annuels du projet utilisant actuellement la voiture. On estime par ailleurs par modélisation des déplacements à l'échelle régionale que la distance moyenne que réalisent ces reportés en l'absence du projet est de 10 km.

Cela correspond à un total **d'environ 2,5 millions de véhicules x kilomètres évités annuellement sur le réseau de voirie**, en faisant l'hypothèse d'un taux d'occupation moyen de 1,29 personne par véhicule, valeur observée en Île-de-France.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête estime qu'il est extrêmement souhaitable que les automobilistes utilisent le moins possible leur véhicule pour se rendre à leur travail pour des raisons écologiques, économiques et de santé publique. Le Câble A contribue à atteindre cet objectif.

Observation n° 19 :

Ce téléphérique n'aura pas la possibilité de fluidifier la circulation.

Notamment observation : E884

Réponses du maître d'ouvrage :

Les gains de temps importants procurés par le Câble A inciteront certains automobilistes soumis quotidiennement aux difficultés de circulation à emprunter les transports collectifs.

Cette incitation sera d'autant plus importante lorsque la ligne 15 sud du réseau du Grand Paris Express sera mise en service dès 2025.

Le nombre de voyageurs qui se reportent de la voiture particulière vers les transports collectifs est estimé par modélisation à 150 voyageurs à l'heure de pointe du matin, ce qui représente 10% de la fréquentation du Câble A.

Cette part de reportés est **sensiblement plus importante que pour des projets de tramway en Ile-de-France** pour lesquels la part des reportés, estimée au travers des enquêtes réalisées auprès des utilisateurs de ces projets, est généralement de 3 à 6%.

Cela se traduira par une légère baisse des circulations routières, de l'ordre de 120 à 130 véhicules à l'heure de pointe du matin, qui ne circuleront plus sur la RD101 et libéreront près de 10% de la capacité de cette voirie pour franchir le faisceau ferroviaire et la RN406.

Le Câble A contribuera donc localement à désaturer les axes routiers.

Ce report modal représente 318 000 voyageurs annuels du projet utilisant actuellement la voiture. On estime par ailleurs par modélisation des déplacements à l'échelle régionale que la distance moyenne que réalisent ces reportés en l'absence du projet est de 10 km.

Cela correspond à un total **d'environ 2,5 millions de véhicules x kilomètres évités annuellement sur le réseau de voirie**, en faisant l'hypothèse d'un taux d'occupation moyen de 1,29 personne par véhicule, valeur observée en Île-de-France.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête estime que le projet Câble A amènera une certaine diminution de circulation dans le secteur concerné.

- Sous-thème 7.3 - Les propositions alternatives au Câble A.

Observation n° 1 :

Précisons que la pièce E, chapitre 4 indique que le flux de migration journalier dû à l'emploi s'établit à 7 900 habitants, dont 5 650 se rendraient sur Paris. S'il convient d'améliorer la mobilité des actifs, le tracé n'est pas logique.

Un raccordement à la ligne 8 n'est pas opportun. La ligne D qui permet un raccordement plus rapide à Paris paraîtrait plus avantageuse. L'objectif du Câble A est confus. Facilite-t-il l'accès à l'emploi, ou bien est-il un moyen de transport permettant l'accès à des loisirs ?

Île-de-France Mobilités indique : « la répartition des équipements sur le territoire oriente les déplacements vers Créteil, pour l'accès à des équipements de proximité d'usage du quotidien ». Il ne semble alors pas nécessaire d'envisager un tel mode de transport avec des amplitudes horaires si larges, pour permettre l'accès au centre commercial Créteil Soleil ou à la Préfecture. Par ailleurs un renforcement de la ligne K, avec une voie dédiée prolongée, pourrait être plus efficace dans le sens où elle permet un trajet sans changement jusqu'à la préfecture ou au Centre Commercial Régional.

Notamment observation : V4.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le choix initial de la solution transport par câble a été réalisé de manière partenariale dans le cadre d'une étude pilotée par le STIF en 2012 – 2013.

Contexte et organisation de l'étude

En 2012, le STIF a décidé de lancer une étude sur la desserte en transports collectifs du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges. Cette décision faisait suite à de nombreuses demandes successives émanant de la ville de Limeil-Brévannes et du Conseil départemental du Val de Marne qui souhaitaient la réalisation d'un transport par câble depuis le terminus de la ligne 8 Créteil Pointe du Lac pour désenclaver le quartier des Temps durables à l'époque en construction et, plus généralement, les quartiers situés sur le plateau et, de ce fait, à l'écart des réseaux ferrés.

Comme pour l'ensemble des études réalisées par le STIF et, désormais par Île-de-France Mobilités, l'organisation de cette étude a été la suivante.

1/ Un comité de pilotage de l'étude a été mis en place. Il associait l'ensemble des collectivités concernées : les villes de Limeil-Brévannes, Valenton, Villeneuve Saint-Georges et Créteil, la Communauté d'agglomération de Plaine Centrale, le Conseil général du Val de Marne, les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (RATP, RFF, SNCF, STRAV), la DRIEA, le Conseil régional d'Île-de-France, la Chambre de commerce et d'industrie. Ce comité s'est réuni à deux reprises, le 8 octobre 2012 et le 26 septembre 2013. Les présentations faites à l'occasion de ces comités ont été envoyées aux participants tout comme les comptes-rendus de réunions qui n'ont pas fait l'objet de demandes de modification a posteriori.

2/ Le groupement Systra - MDP Consulting a été choisi pour réaliser le diagnostic de la situation transport et l'ensemble des études de faisabilité et d'estimation des coûts des variantes étudiées.

3/ Les services du STIF ont réalisé les études de prévision de fréquentation du projet et d'analyse socio-économique.

Méthodologie de l'étude

L'objectif de l'étude était de répondre à la question suivante : comment améliorer la desserte des quartiers du plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-St-Georges en termes de rabattement sur les lignes ferrées et de lien avec les communes avoisinantes. Pour répondre à cette question, l'étude s'est fondée sur une comparaison de solutions selon deux modes de transport, transport par câble et par bus, en termes de faisabilité, de coûts d'investissement et d'exploitation et d'opportunité.

L'étude s'est déroulée en deux phases :

Les enseignements de l'étude sont détaillés dans l'annexe : Étude de la desserte des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, synthèse de l'étude pilotée par le STIF en 2012 – 2013, dans laquelle on retrouve notamment une analyse des scénarios de tracé par câble écartés pour des raisons d'infaisabilité technique au vu des contraintes d'insertion.

Choix du scénario transport par câble de Créteil Pointe du Lac à Villeneuve Saint-Georges

Le choix du scénario de desserte à privilégier s'est fait pendant le comité de pilotage du 26 septembre 2013 sur la base de l'analyse multicritère de différents scénarios de desserte :

- ➔ Trois variantes de desserte par bus :
  - desserte directe Pointe du Lac – Plateau via un ouvrage d'art à créer
  - desserte Pointe du Lac – Plateau via le TCSP emprunté par la ligne 393
  - desserte Gare Pompadour - Plateau
- Une variante de desserte par câble de Créteil Pointe du Lac à Villeneuve Saint-Georges.

À l'issue de la présentation de l'analyse multicritère de ces quatre variantes, le comité de pilotage s'est conclu par le consensus de l'ensemble des participants quant au choix de la solution « transport par câble ». Le STIF a indiqué qu'il porterait le projet en tant que maître d'ouvrage. Les études pour l'élaboration du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales ont été lancées grâce à un financement à hauteur de 3 millions d'euros dans le cadre du Contrat particulier Région – Département du Val de Marne.

> Appréciation de la commission :

> Comme indiqué plus haut, le projet est destiné à la majorité des personnes (60%) résidant dans le Val-de-Marne et qui se déplacent à l'intérieur du département (source plan départemental des transports du Val-de-Marne). La future correspondance, à la station Créteil L'Echat, les lignes 15 sud du Grand Paris Express et 8 du métro, pourra intéresser certaines personnes.

Observation n° 2 :

Analyse des solutions de substitution. Le rallongement du bus 393 vers Thiais pour 7 kms est estimé à 39 ou 43 millions d'euros (selon l'option nord ou sud). Le recueil de statistiques Setra, pour l'année 1999, relève le coût moyen d'un pont routier à 615 352 euros HT, et d'un pont autoroutier à 816 438 euros HT. Cet exemple renforce l'idée selon laquelle les bus en site propre sont une solution plus pertinente au regard du coût qui est bien en deçà de celui avancé pour le Téléval.

Notamment observations : E353, E408, E421, E534, E536, E622, E663, E838, E1167, C7, C10, C13, V4.

> Questions de la C.E. : Le bus en site propre est-il une solution alternative pertinente au projet de téléphérique ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Face à l'importance et au nombre de coupures urbaines fragmentant le territoire d'étude (Route Nationale 406, Route Départementale 60, Ligne à Grande Vitesse, faisceau ferroviaire), le téléphérique est le mode de transport le plus adapté.

Ile-de-France Mobilités précise que le Câble A s'inscrit d'ailleurs dans une ancienne coupure urbaine où était prévu un projet routier. C'est notamment l'exploitation des réserves foncières de ce projet routier abandonné par l'Etat qui permet d'aménager trois des cinq stations (toutes les stations intermédiaires du Câble A) et de ne pas survoler d'habitations (immeubles, maisons) sur les 4.5 kilomètres du tracé.

Les scénarios en bus ne sont pas en mesure d'offrir une alternative compétitive au Câble A en termes notamment de :

- vitesse commerciale ;
- régularité ;
- fréquence ;
- capacité ;
- accessibilité ;
- confort ;

L'arrivée du Câble A permettra un report modal au profit des transports en commun.

En outre, le Câble A n'a pas d'impact sur les autres modes de transport.

La réalisation d'un site propre bus réduirait notamment :

- la capacité routière des axes accueillant les aménagements viaires ;
- l'écoulement des flux aux carrefours concernés (modification des phases de feux et prise en compte de la priorisation du bus, suppression des voies de tourne à gauche ou de tourne à droit selon l'insertion envisagée) ;
- les offres de stationnement.

La réalisation d'un site propre nécessiterait également :

- des **acquisitions foncières importantes** permettant d'aménager :
    - la plateforme bus (environ 7 mètres) ;
    - le ou les séparateurs physiques (en fonction d'une insertion axiale ou latérale) ;
    - les stations (environ 4 mètres pour chacune des stations et dans les deux sens de circulation soit 8 mètres pour une station) ;
    - les carrefours impactés ;
    - les aménagements cyclables (environ 3 mètres pour une piste bidirectionnelle) conformément à la réglementation ;
- la reprise du partage viaire de tous les axes supports du site propre ;
- la création de postes à quai supplémentaires et d'espaces de régulation notamment à Pointe du Lac nécessitant une reprise plus générale du fonctionnement actuel du pôle d'échanges ;
- les installations de retournement ou de gare routière ;
- la reprise des carrefours (modification de la géométrie et des files) ;
- la mise en sens unique ou la modification du plan de circulation ;
- la modification des entrées riveraines ;

- la modification des conditions de livraisons et de transport de fonds ;

- la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art conséquent permettant de franchir **les nombreuses voies du faisceau ferroviaire en exploitation avec un impact possible sur les installations ferroviaires existantes ;**

Concernant les données issues du projet de TCSP Sénia – Orly (prolongement du 393) dont Ile-de-France Mobilités assure la maitrise d'ouvrage, il est à préciser que l'insertion du site propre, **au stade du DOCP** :

- **ne nécessite pas la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art contrairement au territoire d'étude**. La réalisation du site propre au droit du pont existant est envisagée par la suppression d'une voie et la réduction de la largeur des voies de circulation ;

- s'effectue au sein d'un territoire fortement marqué par la logistique et les activités de la plateforme aéroportuaire **contrairement au territoire d'étude.** A l'exception d'un quartier situé au sud est du pôle d'échanges du Pont de Rungis, **aucune habitation (maison, immeuble) n'est présente le long des 6 Km environ du projet** ;

- **n'est pas confronté à des coupures urbaines comparables au territoire d'étude** ;

- **s'inscrit au sein d'un réseau viaire largement dimensionné** - compte tenu de l'importance du trafic poids lourds - **contrairement au territoire d'étude.** La largeur actuelle des axes routiers ne nécessite **pas d'importantes acquisitions foncières contrairement au territoire d'étude** ;

- ne **présente pas d'enjeux environnementaux contrairement au territoire d'étude** où est envisagé la Tégéval. Par son courrier en novembre 2017, la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France a dispensé le projet de la réalisation d'une étude d'impact ;

- est **mutualisé avec la plateforme du T7**. Cette mutualisation, sur 950 mètres environ, permet des gains d'investissement importants compte tenu des **mesures conservatoires** prises en amont la réalisation du T7 afin d'y accueillir le prolongement du 393 ;

- **ne tient pas compte du cout du foncier prévu d'être inclus dans les nombreux projets urbains du territoire** (ZAC des 15 arpents, ZAC des Carrières, Opération Cœur d'Orly, ZAC des Portes de Thiais.

- ne tient pas compte des déviations de réseaux.

Rue du Bas Marin (Thias / Orly) et rue des 15 arpents (Orly)
Mise en évidence du dimensionnement de l'axe routier support du futur site propre du TCSP Sénia Orly.
Le stationnement des Poids Lourds de part et d'autre des axes n'entravent pas la circulation générale.

Pour ces principales raisons, la comparaison de l'insertion du TCSP Sénia-Orly avec l'insertion d'un site propre au sein du territoire d'étude, n'est absolument pas possible.
Concernant les montants relatifs aux ouvrages d'art auxquels l'association des Sarrazins Sud de Créteil a fait référence, Ile-de-France Mobilités tient à souligner que ces couts sont datés d'opérations réalisées, il y a 20 ans...
Ces couts moyens ne reflètent en aucun cas la situation particulière du territoire d'étude et les ouvrages y afférents ni les conditions économiques actuelles en termes de cout de construction.

> Appréciation de la commission :

> Avant d'évoquer les coûts de la construction de voies en site propre pour bus, il faut se poser la question de la faisabilité. Or sur le territoire concerné, seule une liaison Créteil Point du Lac / Limeil-Brévannes Temps Durables est envisageable.

Observation n° 3 :
Pourquoi ne pas utiliser une ligne de bus écologiques (électrique, gaz ou hydrogène) comme il est prévu pour le dépannage du Téléval ?
Notamment observations : E218, E408, E421, E522, E536, E710, E713, E715, E866, C10.

Réponses du maître d'ouvrage :

La mise en place d'une desserte par bus a été étudiée en 2013 par Ile-de-France Mobilités et écartée car elle est fortement contrainte par la saturation du réseau routier dans le périmètre d'étude.

Les résultats de cette étude sont détaillés dans la pièce E du dossier DEUP (Chapitre 5.2) et dans l'annexe du présent document.

Une solution de desserte par bus de substitution est prévue en cas d'interruption du Câble A pour répondre à la demande de déplacement. Cette desserte passe notamment par l'ouvrage de la D101 au-dessus de la gare de triage.

> Appréciation de la commission :

> Une ligne de bus écologiques est une bonne solution à condition de pouvoir réaliser un site dédié, ce qui n'est pas le cas ici. Si ces bus circulent sur la voirie actuelle, ils rencontreront les mêmes difficultés de circulation que les bus traditionnels.

Observation n° 4 :

Le covoiturage ne permettrait-il pas de réduire le nombre de voitures, les bouchons et les temps de trajets ?

Notamment observations : E60 - E62 - E622.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le covoiturage est encouragé par Ile-de-France Mobilités. Des nombreuses mesures ont été prises dans cet objectif.

Toutefois, ce dispositif, complémentaire au Câble A, ne pourrait s'y substituer.

Les aires de reprises et de dépose minute prévues au droit des stations du Câble A (à l'exception de Pointe du Lac) pourront notamment permettre la prise en charge ou la dépose des utilisateurs.

> Appréciation de la commission :

> Outre l'intérêt certain du covoiturage, le territoire a besoin d'un nouveau moyen de transport structurant.

Observation n° 5 :

Si le téléphérique n'est pas compatible avec les contraintes des quartiers ne convient-il pas de considérer des alternatives (bus, tramway, métro) ?

Notamment observation : E464.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les solutions en mode métro ou en tramway ne sont pas adaptées aux contraintes du territoires (franchissement nécessaire de la RN 406, de la RD 60, du faisceau ferroviaire…) et à la fréquentation attendue.

La réalisation d'un métro ou d'un tramway induirait des couts d'investissements très lourds qui ne seraient pas compatibles avec la future demande de déplacements du territoire.

Le bilan socio-économique réalisé, dans le cadre de chaque projet de transport, ne pourrait justifier ces solutions.

L'alternative bus nécessiterait également des aménagements lourds (réalisation d'un nouvel ouvrage d'art, acquisitions foncières importantes, requalification de façade à façade de tous les axes supports, redimensionnement des carrefours traversés,…), impacterait les conditions actuelles de circulation et notamment la Tégéval et n'offrirait pas les mêmes gains que ceux procurés par le téléphérique (accessibilité, fréquences de passages tout au long de la journée, vitesse commerciale élevée, régularité, disponibilité, confort…).

> Appréciation de la commission :

> Voir les réponses précédentes.

Observation n° 6 :

Il eut été préférable de prolonger la L8 du métro vers Limeil-Brévannes.

Notamment observation : E219.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le besoin de transport est de 1 200 voyageurs en heure de pointe du matin entre Limeil-Brévannes et Créteil alors que la capacité offerte en cas de prolongement de la Ligne 8 serait surdimensionnée avec 14 300 places en heure de pointe du matin.

Prolonger la ligne 8 à Limeil-Brévannes plutôt que de réaliser le câble A poserait par ailleurs de nombreuses difficultés.

En termes de faisabilité, **une réalisation en ouvrage n'est pas envisageable**, elle conduirait à des difficultés d'insertion bien plus fortes que la réalisation d'un transport par câble : ouvrages d'art importants, expropriations de riverains.

Une réalisation en souterrain supposerait également de **revoir complètement l'extrémité de la ligne existante sous exploitation, avec une partie des installations du terminus**.

Par ailleurs, la localisation des garages au bout de la ligne actuelle est idéale en termes de condition d'exploitation.

Enfin, les prolongements de ligne de métro sont **des projets extrêmement coûteux**.

Globalement les projets de tramways varient entre 40 et 60 millions d'euros du kilomètre et les projets de métro environ 250 millions du kilomètre.

Comme il ne serait pas possible de réaliser plusieurs stations, la fréquentation d'un tel prolongement **ne serait pas plus importante que celle du projet de câble pour un coût bien plus élevé**.

Le bilan socio-économique serait fortement dégradé et **il n'atteindrait pas le seuil minimal de rentabilité socio-économique pour la collectivité**.

> Appréciation de la commission :

> Compte tenu des différentes contraintes de terrain et des coûts, la prolongation du métro est difficilement envisageable.

Observation n° 7 :

La capacité maximale d'un transport par câble est figée alors que le bus permet une augmentation de la fréquence de passage.

- Les transports par câble sont soumis à des limites en termes d'évolutivité. En l'espèce, le projet n'est pas viable dans le temps. Il ne prend pas en considération une éventuelle augmentation de la demande, alors que de nombreux projets de développements urbains et économiques sont en cours. A contrario, avec le renforcement de l'offre de bus, il sera facile de moduler la fréquentation en fonction des heures (pleines ou creuses) ou de la démographie et de l'attractivité de la ligne en ajoutant des bus ou en en supprimant.

- Il y a déjà beaucoup de moyens de transport en mauvais état et non fiables. Pourquoi dépenser de l'argent dans le Téléval alors que l'on ferait mieux de rénover l'existant.

Notamment observations : V4, E124, E760, E791, E792, P35.

> Questions de la C.E. : La rénovation de l'existant et le renforcement de l'offre de bus sont-ils de nature à répondre aux difficultés de communication dans les territoires concernés ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Comme tous modes de transport, le transport par câble a effectivement un seuil limite de capacité.

Les estimations de fréquentation réalisées en tenant compte des futurs projets urbains du bassin de vie montrent des réserves de capacité importante, et ce, même au cours des heures dimensionnantes de la journée.

A terme, l'offre de transport, pourrait **être accrue de 25 %** en passant d'un débit de 1 600 à 2 000 personnes par heure et par sens.

En outre, la vitesse d'exploitation en période creuse pourrait, le cas échéant, être également augmentée.

Comme décrit précédemment, l'offre bus n'apporte pas une réponse efficace au regard des contraintes très particulières du territoire.

> Appréciation de la commission :

> Comme indiqué plus haut un bus efficace, c'est-à-dire évoluant en site propre, n'est pas envisageable compte tenu de la configuration des lieux.

- Sous-thème 7.4 - Les autres attentes des habitants.

Observation n° 1 :

Pourquoi une petite cabine de 10 places seulement ?

Notamment observation : E413.

> Questions de la C.E. : La capacité des cabines sera-t-elle suffisante aux heures de pointe ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Des cabines de 8 à 10 places sont généralement utilisées sur des systèmes monocâble.

Au regard de la fréquentation attendue et en tenant compte des développements urbains du territoire (Est Duvauchelle, Centre de formation de la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris, ZAC de la Pologne, projet Joliot Curie, projet de la Ballastière…), les cabines d'une capacité de 10 places apparaissent tout à fait adaptées à la future demande de déplacement.

A la mise en service du Câble A, 1 600 personnes par sens et par heure pourront ainsi être transportées. Cette capacité pourra être portée à 2 000 personnes par sens et par heure.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que l'offre de transport et donc la capacité des cabines sont bien adaptées au territoire concerné.

Observation n° 2 :

A Limeil-Brévannes, il est souhaitable qu'un accès, même piétonnier, donnant rue Gutenberg soit réalisé.

Notamment observations : L56, L57.

Réponses du maître d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités confirme qu'un accès depuis la rue Gutenberg est bien prévue afin d'accéder à la station Emile Combes.

> Appréciation de la commission :

> Cette réponse est de nature à satisfaire les riverains concernés de la station Emile Combes.

Thème 8 : Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le thème 8 a recueilli **0,4 %** du total des observations.

- Sous-thème 8.1 - La commune de Créteil.

Observation n° 1 :

IDFM s'affranchit des contraintes d'urbanisme pour permettre la réalisation de tous ses ouvrages.
Notamment observation : C14.

Réponses du maître d'ouvrage :

Cette formulation est inexacte. Dans le cadre du Dossier d'enquête d'utilité publique, Ile-de-France Mobilités procède à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été codifiée par les articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme. L'article L.153-54 prévoit que la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération, ouverte par le préfet, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de Créteil doit permettre la réalisation de tous les éléments du projet du Câble A faisant l'objet du dossier d'enquête publique.

La procédure s'est déroulée de manière conforme, avec l'examen du dossier par le Préfet, puis par les Personnes Publiques Associées lors d'une réunion qui s'est tenue le 18 janvier 2019.

Pour autant, cette mise en compatibilité (intrinsèquement liée à la notion d'utilité publique) ne libère en aucun cas le maître d'ouvrage de ses obligations en matière d'urbanisme. Des demandes d'autorisations et permis seront déposés préalablement au démarrage des travaux.

Enfin et surtout, le zonage retenu dans le cadre de cette mise en compatibilité ne permet aucunement à Ile-de-France Mobilités de s'affranchir du respect de toute règle d'urbanisme pour la réalisation de ses ouvrages.

Des règles qualitatives ont notamment été prévues pour ces constructions nécessaires au fonctionnement d'un service public, en vertu des dispositions combinées des articles R. 151-12, R. 151-27 et R. 151-33 du code de l'urbanisme.

En effet, il résulte de ces dispositions une possibilité, d'une part, de soumettre à des conditions particulières de tels ouvrages en raison de leur destination et, d'autre part, de prévoir dans le règlement du PLU des règles consistant à définir de façon qualitative un résultat à atteindre.

Il n'y a donc pas de dérogation générale aux règles du PLU pour le projet du Câble A qui reste soumis à des règles qualitatives consistant en l'obligation de prise en compte du cadre bâti et paysager environnant, et exposées à l'article 9 des dispositions générales du PLU, ainsi qu'aux règles des articles 1, 2 et 4 du règlement de la zone.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête confirme que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme fait partie légalement de l'utilité publique d'un projet. En effet, celui-ci ne pourrait pas se réaliser si les règles d'urbanisme des communes traversées l'interdisaient.

Observation de la commission d'enquête

Bien que rappelant son soutien au projet de Câble A - Téléval dans ses composantes environnementales et de développement de la mobilité des habitants des communes traversées par le téléphérique urbain, le conseil municipal de Créteil, lors de sa délibération du 11 février 2019, a émis un avis défavorable au tracé présenté par IDF Mobilités car ce projet d'avenir serait réalisé au détriment des conditions d'habitat et de cadre de vie des Cristoliens. Il s'est opposé à la modification du PLU telle que présentée au dossier, en l'état du tracé.

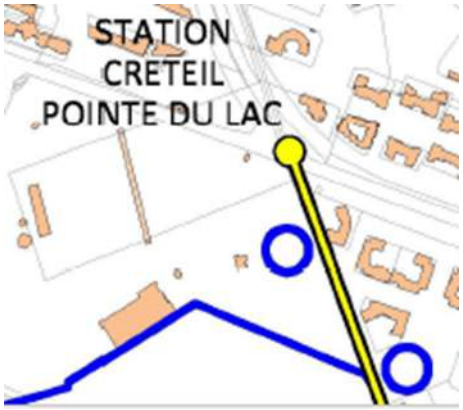
> Questions de la C.E. : Quelle est la position du maître d'ouvrage face à ce désaccord de la commune de Créteil ?

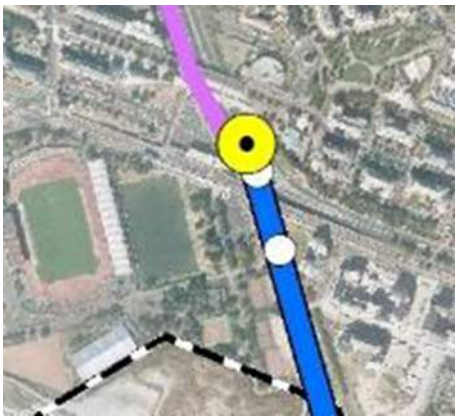
Réponses du maître d'ouvrage :

En premier lieu, Ile-de-France Mobilités rappelle que le tracé du Câble A retenu au dossier d'enquête d'utilité publique s'inscrit pleinement dans les orientations générales concernant le transport du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Créteil dans sa version en vigueur (dernière modification en juin 2017).

L'une de ces orientations est notamment la suivante : « *Accompagner activement la réalisation des grands projets de transports en commun prévus sur le territoire cristolien* » à travers notamment « *la connexion du Sud de Créteil (station de métro Créteil - Pointe du Lac) avec le plateau Villeneuvois et Limeil-Brévannes nécessitant un nouveau mode de transport (téléphérique «Téléval») permettant de relier les centre villes et quartiers d'habitations en s'affranchissant des nombreuses coupures urbaines* » (p. 7).

De même, le schéma indicatif des orientations du PADD (p. 10) identifie graphiquement le projet de Téléval dans le même fuseau que celui soumis à enquête publique :





Extrait du PADD de Créteil *Extrait du dossier d'enquête publique*

Le Câble A est également cité à plusieurs reprises dans le rapport de présentation du PLU, qui explique le choix ainsi retenu dans le PADD.

Le rapport de présentation (p. 94) indique notamment que « *la commune de Créteil soutient la réalisation de ce mode de transport qui relierait les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Valenton, Limeil-Brévannes et Créteil au niveau de la station de métro ligne 8 Créteil Pointe du Lac* ».

Ces deux documents du PLU (PADD et rapport de présentation) sont, en conséquence, d'ores-et-déjà compatibles avec le projet, ce qui explique le fait que la procédure de mise en compatibilité du PLU de Créteil n'a porté que sur le seul règlement.

L'avis défavorable émis par le Conseil municipal de Créteil le 11 février 2019 sur le dossier du projet de Câble A dans le cadre de la procédure d'enquête publique, et plus précisément sur le tracé retenu pour la station Pointe du Lac, est donc en contradiction avec le PADD de son propre PLU, qui est pourtant l'expression du projet politique de la commune en ce qui concerne l'aménagement de son territoire.

Cet avis n'apparaît, dès lors, pas justifié par des éléments objectifs.

En second lieu, Ile-de-France Mobilités rappelle que le tracé retenu au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique a été défini en partenariat continu avec la Commune de Créteil depuis 2014.

Ile-de-France Mobilités précise que :

- les variantes d'insertion de la station Pointe du Lac ont été validées par la Commune de Créteil à l'issue des études du DOCP (2014-2016), lors du Comité de suivi du 6 juillet 2016 ;

- les variantes d'insertion de la station Pointe du Lac retenues pour la concertation préalable ont été validées par la commune de Créteil, lors du Comité de suivi du 2 mars 2017 ;

- sur les bases des enseignements de la concertation préalable, il a été convenu avec la Commune de Créteil de poursuivre les études des deux variantes d'insertion de la station Pointe du Lac ;

- que la variante retenue à l'issue des études préliminaires s'inscrit dans le fuseau d'insertion où il était prévu « historiquement » d'implanter la station (c'est-à-dire au-dessus des voies de remisage de la ligne 8). Ile-de-France Mobilités rappelle que cette variante aurait occasionné des vis-à-vis directs depuis les cabines et la station ;

- des quatre communes concernées par le projet, le PLU en vigueur à Créteil est le plus en adéquation avec le projet du Câble A. En effet, celui-ci avait été pris en compte de manière anticipée, dans une configuration équivalente à celle retenue dans le DEUP.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête constate que les documents d'urbanisme de la ville de Créteil (PADD, rapport de présentation) sont compatibles avec le projet de téléphérique. L'avis du conseil municipal de la commune concernant l'opposition à la modification du PLU n'apparaît pas justifié.

- Sous-thème 8.2 - La commune de Limeil-Brévannes.

Aucune observation n'a été déposée.

- Sous-thème 8.3 - La commune de Valenton.

Aucune observation n'a été déposée par le public.

La commission d'enquête

Lors de sa délibération du 14 février 2019, le conseil municipal de Valenton, a émis un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU assorti d'une réserve sur la superficie de la zone spécifique UTransport d'une emprise de 9 755 m² pour la création de la station Emile Zola et ses abords. Celle-ci devra être réduite pour maintenir une partie de la coulée verte Tégéval en zone Ne et conforter la superposition des deux projets.

> Questions de la C.E. : Le maître d'ouvrage envisage-t-il de répondre favorablement à la demande de la municipalité de Valenton ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités confirme à la Commission d'Enquête que les échanges réguliers et constructifs instaurés avec les communes de Limeil-Brévannes et de Valenton ainsi qu'avec le SMER – La Tégéval se poursuivront afin de parvenir à un aménagement coordonné et qualitatif.

Lors de la réunion des Personnes Publiques Associées du 18 janvier 2018, des ajustements au dossier MECDU ont été demandés par la DRIEA, notamment :

« 1. A Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint Georges, la zone dédiée au Câble A change de dénomination et prend comme titre la destination à laquelle le projet du Câble A correspond au R151-7 du code de l'urbanisme au 4° « Equipements d'intérêt collectif et services publics ». Afin de limiter la destination au seul projet de transport, le nom de la zone sera donc « Equipements d'intérêt collectif et services publics dédié au projet de transport par câble ».

2. Par voie de conséquence, sur le plan de zonage, la zone UCâble devient la zone UTransport.

3. Au SDRIF, le secteur est classé en zone « espace urbanisé à optimiser » et « quartier à densifier à proximité d'une gare » ce qui permet de réaliser le projet du Câble A. Il est également traversé par une voie verte figurant le parc Tégéval.

Afin de démontrer le bon respect par le Câble A de cette voie verte, **il est demandé de réduire les zones Ucâble, dont la vocation mixte Parc/Câble pourrait remettre en cause la continuité de cette voie verte sur le plan de zonage. La zone Utransport est donc réduite à la station et ses abords immédiats**.

Le PADD de Limeil-Brévannes et Valenton sont complétés de sorte que le fait que **le Câble A ne remette pas en cause le caractère de voie verte du Parc Tégéval** soit clairement inscrit. »

Ile-de-France Mobilités s'engage donc à optimiser les emprises en cohérence avec la Tégéval.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête est favorable à l'engagement du maître d'ouvrage qui consiste à réduire la zone UTransport à l'emprise de la station et de ses abords immédiats.

- Sous-thème 8.4 – La commune de Villeneuve-Saint-Georges.

Observation n° 1 :

La diminution des terres agricoles : la délibération n°5 prise par le conseil municipal de Villeneuve le 21 février 2019 a donné un avis favorable à la création d'une zone « U Câble » de 16 238 m², prise sur une zone agricole (zone A). Or l'article L153-31 du code de l'urbanisme (anciennement L123-13) impose une révision du PLU lorsqu'il s'agit de réduire une zone agricole. Une simple mise en conformité n'est donc pas conforme au code de l'urbanisme.

Notamment observation : G8.

Réponses du maître d'ouvrage :

A titre liminaire, il convient de souligner que la compatibilité n'est pas la conformité. La procédure de mise en compatibilité mise en œuvre ne saurait, en conséquence, être qualifiée de « *mise en conformité* ».

Cela étant précisé, la surface de la zone « UCâble », créée dans la zone A, est de 16 238m², soit 5.15% de la surface totale de la zone A de la commune. Cette modification ne remet donc pas en cause l'économie générale du PLU.

En tout état de cause, la procédure de mise en compatibilité ne saurait être confondue avec les procédures d'évolution de droit commun d'un PLU, que sont la révision et la modification et dont le champ d'application est fixé par les articles L. 153-31 et L. 153-36 du code de l'urbanisme.

En effet, la mise en compatibilité du PLU avec une DUP est une procédure particulière qui permet d'apporter **tous les changements nécessaires au PLU**. Le Conseil d'Etat l'a rappelé récemment, jugeant que cette procédure s'impose dès lors que le projet compromet le parti d'aménagement retenu par la commune dans son PLU ou qu'il méconnait les dispositions du règlement de la zone du PLU dans laquelle sa réalisation est prévue (CE, 27 juillet 2015, n° 370454).

La mise en compatibilité porte donc sur tous les changements liés à l'opération, dont la DUP est prononcée. Seuls les changements étrangers au projet relèvent d'une modification ou d'une révision du PLU. A ce titre, l'article L. 153-56 du code de l'urbanisme précise d'ailleurs que lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la DUP d'un projet, le PLU ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité.

Il résulte de ce qui précède qu'une procédure de révision ne s'imposait pas pour la réduction de la zone agricole en cause.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête confirme l'analyse du maître d'ouvrage et rappelle que la réglementation concernant l'obligation d'une révision du PLU en cas de réduction d'un espace agricole ne s'applique pas dans le cas d'une procédure de déclaration d'utilité publique.

Observation n° 2 :

La pièce G (page 25 article 3-2-7) concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Villeneuve-St-Georges indique : "La surface de cette zone UCâble est de 16 238 m². Pourquoi supprimer 16 238 m² de terre agricole alors que l'on n'a besoin que de 4 000 m² (dossier, pièce B de la notice explicative - page 71 article 4-3-1-5) ?

Notamment observation : G10.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les 16 238m² de la zone UCâble correspondent au besoin d'emprises sur la zone agricole du projet.

La voirie de la route départementale est englobée dans la zone UCâble jusqu'en limite de zone UB1 (cf. p. 52 de la pièce MECDU Villeneuve-Saint-Georges).

La surface de 4000m² évoquée dans la pièce B de la notice explicative - page 71 article 4-3-1-5 correspond à l'emprise chantier de la station Bois Matar (il s'agit du paragraphe « 4.3 Emprises travaux »).

Pour rappel, en vertu des dispositions de l'article L. 151-11 du code de l'urbanisme, ne peuvent pas être autorisées en zone agricole, les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs qui ne sont pas compatibles avec l'exercice d'une activité agricole du terrain sur lequel elles sont implantées et qui portent atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

Pour les mises en compatibilités des PLU, la démarche d'Ile-de-France Mobilités a été d'intégrer à l'emprise UCâble l'ensemble des composantes des stations, c'est-à-dire la « boite » de la station mais également le parvis, les aménagements liés à l'intermodalité (voirie d'accès, arrêt de bus, modes doux,…) et à l'aménagement urbain et paysager.

Concernant le cas spécifique de la station Bois Matar et s'agissant d'une implantation en zone agricole, la démarche de conception a été de rendre la station la plus compacte possible (pas de halle de remisage, pas de locaux d'équipements techniques) pour éviter de s'étendre sur l'emprise agricole et pour préserver les vues et le lien entre la zone urbaine et les terres agricoles. Le parvis est également réduit au maximum.

Les emprises non aménagées seront restituées en fin d'opération et rendues à un usage agricole.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête confirme que la zone UCâble de 16 238 m² à Villeneuve-Saint-Georges est constituée d'une emprise agricole intégrant la voirie de l'avenue J. F. Kennedy, permet d'y intégrer la station réduite ici au maximum, le parvis et les aménagements (voirie d'accès, arrêt de bus, modes doux,…). Le surplus sera rendu à la zone agricole à la fin des travaux. Le changement de zonage s'impose, les règles applicables en zone A étant incompatibles avec le projet.

Observation n° 3 :

La mise en compatibilité du PLU, objet de l'enquête publique permettant la réalisation du Téléval, vise tout simplement à lever 13 articles du PLU et pas des moindres (délibération n°5 du conseil du 21 février 2019) :

- les emprises au sol (art.9),
- l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (art.7) (présence à côté d'un site Seveso et d'une école),
- la hauteur maximale des constructions (art. 10),
- l'aspect extérieur (art. 11),
- les performances environnementales (art. 15). Ce dernier article devrait notamment préciser les normes à respecter en matière de bruit qui pourraient être fixées par « Bruitparif » et s'imposer aux constructeurs dans le cadre du PLU. Ce n'est pas le cas.

Nous pensons qu'il y a des réserves essentielles à émettre sur ce projet.

Notamment observation : G8.

Réponses du maître d'ouvrage :

Cette formulation est inexacte et suggère que la mise en compatibilité du PLU de Villeneuve-Saint-Georges assouplit de manière globale les articles du PLU concernant les emprises au sol, l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, la hauteur maximale des constructions, l'aspect extérieur, les performances environnementales.

Or la mise en compatibilité concerne uniquement les dispositions relatives au projet du Câble A, pour la Zone UY et la Zone UCâble.

Par ailleurs, si ce projet ne se trouve pas soumis, pour ces articles, à des règles quantitatives comme dans les autres zones, il reste soumis à des règles qualitatives, et ce conformément aux dispositions combinées des articles R. 151-12, R. 151-27 et R. 151-33 du code de l'urbanisme.

En effet, il résulte de ces dispositions une possibilité, d'une part, de soumettre à des conditions particulières les constructions nécessaires au fonctionnement d'un service public en raison de leur destination et, d'autre part, de prévoir dans le règlement du PLU des règles consistant à définir de façon qualitative un résultat à atteindre.

Il n'y a donc pas de dérogation générale aux règles du PLU pour le projet du Câble A, qui reste soumis à des règles qualitatives consistant en l'obligation de prise en compte du cadre bâti et paysager environnant, et exposées à l'article 14 des dispositions générales du PLU, ainsi qu'aux règles des articles 1, 2 et 4 du règlement de la zone.

> Appréciation de la commission :

> Seules les dispositions des documents d'urbanisme qui s'opposent à la réalisation d'un projet déclaré d'utilité publique sont modifiées. Le projet ne s'affranchit pas des autres règles.

Thème 9 : L'enquête parcellaire

Le thème 9 a recueilli **0,1 %** du total des observations.

- Sous-thème 9.1 – La commune de Créteil.

Observation n° 1 :

Il est impossible de déterminer de manière raisonnable les propriétés privées qui pourraient être particulièrement nombreuses, devant ou pouvant subir une procédure d'expropriation. « La déclaration d'utilité publique permettra à Ile-de-France Mobilités de recourir à l'expropriation pour acquérir les parcelles privées nécessaires à la réalisation du projet (impacts de survol et impacts surfaciques de propriétés publiques, parapubliques ou privées) ». Il résulte d'une présentation particulièrement confuse et en méconnaissance des règles applicables aux enquêtes publiques, qu'il n'y a pas de description ou de plan des zones où le survol sera inférieur à 10 m, afin d'établir clairement la réglementation applicable entre expropriation et conventions.

D'autre part, il n'y a pas de description de la procédure en cas de refus de signer une convention de survol, en particulier pour l'atteinte au droit du propriétaire foncier de surélever son habitation ou sa construction.

Notamment observation : V4.

Réponses du maître d'ouvrage :

L'enquête parcellaire objet du présent rapport a pour but de déterminer les parcelles à acquérir en plein sol ou en tréfonds et d'identifier leurs propriétaires. Elle est organisée conjointement à l'enquête préalable à la DUP, comme le prévoit l'article R. 131-14 du code de l'expropriation, dès lors que l'expropriant était en mesure de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires. Le dossier d'enquête parcellaire comporte ainsi le plan parcellaire et la liste desdits propriétaires conformément aux dispositions de l'article R. 131-3 du code de l'expropriation.

Une DUP d'une infrastructure de transport par câbles en milieu urbain peut également conférer à une autorité organisatrice de transport le droit à l'établissement par le Préfet d'une **servitude d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation de dispositifs de faible ampleur indispensables à la sécurité du système de transport par câbles, sur des propriétés privées** (Article L. 1251-3 du code de transports). Une telle servitude, qui confère à ladite autorité certains droits, n'induit pas nécessairement un transfert de propriété dès lors que le propriétaire conserve des droits résiduels sur son bien. Cette servitude n'est donc pas instituée par voie d'expropriation.

De plus, l'enquête parcellaire spécifiquement prévue dans le cadre de l'institution de cette servitude ne peut être organisée par le maître d'ouvrage en même temps que l'enquête préalable à la DUP que dans l'hypothèse où il est en mesure avant ladite DUP de déterminer les parcelles susceptibles d'être grevées de la servitude, ainsi que la liste des propriétaires (Article R. 1251-4 du code des transport). Tel n'est pas le cas s'agissant du projet du Câble A et c'est pour cette raison que la notice du dossier d'enquête parcellaire indique bien qu'une **seconde enquête** sera réalisée pour la mise en œuvre de la servitude de survol.

De la même façon, la « *description de la procédure en cas de refus de signer une convention de survol, en particulier pour l'atteinte au droit du propriétaire foncier de surélever son habitation ou sa construction* » n'est pas l'objet de la présente enquête parcellaire. En tout état de cause, ce cas de figure est réglé par les dispositions de l'article L. 1251-7 du code des transports, qui prévoit que si un propriétaire estime que son bien n'est plus utilisable dans les conditions normales du fait de l'établissement de la servitude de libre survol, il peut demander, dans un délai de dix ans suivant la notification de la décision d'établissement de ladite servitude, l'acquisition de tout ou partie de sa propriété, par son bénéficiaire.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête constate que cette observation n'est pas le fait d'un propriétaire et ne concerne pas les parcelles répertoriées dans l'état parcellaire. Elle n'est donc pas recevable au titre de l'enquête parcellaire. Les servitudes de survol feront, en effet, l'objet d'une autre enquête publique.

- Sous-thème 9.2 - La commune de Limeil-Brévannes.

Aucune observation n'a été déposée.

- Sous-thème 9.3 - La commune de Valenton.

Aucune observation n'a été déposée.

- Sous-thème 9.4 - La commune de Villeneuve-Saint-Georges.

Observation n° 1

M. Olivier MALLEN, « La Martiniquaise » CFEPP – Parcelles AM337 et AM339

Il est demandé que le périmètre d'implantation des pylônes soit réduit à deux parcelles (à créer) avec une emprise réduite qui permette la continuité de l'exploitation de l'activité industrielle.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les emprises mises à l'enquête parcellaire correspondent à des surfaces maximales. Elles ont été définies lors des études antérieures à l'enquête afin qu'au cours des études de conception approfondies à venir, les pylônes puissent être implantés dans du foncier maîtrisable. L'objectif est de poursuivre la procédure, par voie amiable ou judiciaire, sur des emprises si possible plus réduites.

Concernant le cas de la Martiniquaise, Ile-de-France Mobilités s'engage à poursuivre le dialogue amiable afin d'aboutir à une implantation de pylône la plus adaptée avec l'exploitation du site.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête considère que les emprises des parcelles à acquérir sont nécessaires à la réalisation du projet, conformes au projet de déclaration d'utilité publique et qu'il n'y a pas lieu à en modifier l'emprise ou la contenance.

Thème 10 : Autres problématiques et questions diverses.

Le thème 10 a recueilli **8,9 %** du total des observations.

- Sous-thème 10.1 - Les effets sur la valeur du patrimoine.

Observation n° 1 :

- Je me suis endettée sur plus de 25 ans pour financer mon logement à Créteil. Il n'était pas du tout question de création de téléphérique à ce moment-là. Ceci va bien sûr dévaluer considérablement les biens immobiliers de propriétaires modestes et aussi dégrader leurs conditions de vie.
- Les lieux seront défigurés et engendreront des nuisances pour les habitants sans parler de la dépréciation des logements environnants, la revente de mon appartement sera difficile.
- Baisse certaine de la valeur des appartements sujets à ces nuisances.
- Je suis en opposition absolue envers ce projet de Téléval qui va fortement impacter la valeur patrimoniale de mon bien acheté en 2013.

Notamment observations : E183, E346, E443, E480, E510, E652, E703, E709, 713, E714, E715, E835, E878, E890, E894, E990, E1157, E1166, C4, P35, L4.

Réponses du maître d'ouvrage :

Dans le secteur de la Pointe du Lac, immeubles d'habitation et infrastructures de transport coexistent d'ores-et-déjà. L'offre de transport en commun génère des contraintes (occupation de foncier, mouvements et circulations, impacts pendant les travaux) mais constitue également un bénéfice pour les riverains : Les temps de trajets domicile-travail vers les grands pôles d'emploi franciliens sont en effet diminués. La valeur de l'immobilier résidentiel est fortement corrélée à la qualité de l'offre de transport.

Ile-de-France Mobilités rappelle que l'attractivité du secteur va continuer à croître grâce au développement des transports : à l'horizon 2025, la station Créteil Échât sera desservie par la ligne 15 du Grand Paris Express.

La problématique de la valeur de l'immobilier est néanmoins un sujet global et complexe. La dépréciation du bâti par la création d'une nouvelle infrastructure serait à démontrer.

> Appréciation de la commission :

> Le quartier de La Pointe du Lac présente une forte attractivité, et malgré ses contraintes le Câble A sera un atout supplémentaire. La dépréciation de la valeur de l'immobilier est certes problématique et n'a rien d'évident.

Observation n° 2 :

Je suis très favorable au projet de la réalisation du téléphérique Câble A Téléval, cette réalisation va rendre la vie beaucoup plus agréable, sans parler de la valeur que prendra mon appartement que je viens d'acheter à Limeil-Brévannes.

Notamment observation : E664,

Réponses du maître d'ouvrage :

L'offre de transport en commun constitue également un bénéfice pour les riverains : Les temps de trajets domicile-travail vers les grands pôles d'emploi franciliens sont en effet diminués. La valeur de l'immobilier résidentiel est fortement corrélée à la question de l'offre de transport.

La problématique de la valeur de l'immobilier est néanmoins un sujet global et complexe.

> Appréciation de la commission :

> Le Câble A sera un atout pour le quartier, mais son influence sur le prix de l'immobilier est difficilement prévisible.

Observation n° 3 :

Je souhaite qu'une DUP soit prise afin de permettre le relogement des personnes opposées à ce projet utile afin qu'elles soient indemnisées.

Notamment observation : E733,

Réponses du maître d'ouvrage :

La déclaration d'utilité publique permettra à Ile-de-France Mobilités de recourir à l'expropriation pour acquérir les parcelles privées nécessaires à la réalisation du projet. Le relogement de personnes opposées au projet n'entre pas dans ce cadre.

> Appréciation de la commission :

> Effectivement le relogement des personnes opposées au projet n'entre pas dans le cadre de la DUP.

- Sous-thème 10.2 - Les coûts du projet.

Observation n° 1 :

- La dépense paraît trop importante pour l'intérêt du projet, avec un risque de catastrophe financière. Ce projet est-il économiquement viable ?

- Coût exorbitant pour une ville, ne servira qu'à un seul quartier. Ne sera jamais rentabilisé, plutôt développer le covoiturage.

- La solution technique retenue sera vite dépassée en termes de coût de fonctionnement et d'entretien.

- Un projet qui coutera très cher à la construction (160M€) et en maintenance (1M€ par an).

- De plus, son coût est prohibitif au regard du nombre d'usagers. Un dérapage financier aura lieu car il n'existe pas de comparaisons possibles et comme souvent on doit être bien en dessous de la réalité.

- On semble mettre sous le tapis les problèmes pour faire passer en force des initiatives coûteuses et qui posent question.

- En tant que contribuable, je m'oppose d'autant plus fermement à ce projet de téléphérique car il existe de meilleures alternatives en terme d'écologie (rendement énergétique, émissions de CO2), de vitesse de parcours, d'adaptabilité au besoin, d'évolutivité, de santé publique et de respect de l'environnement.

- Ce projet de téléphérique est un non-sens économique, écologique et qui plus est, il porte atteinte tant à la santé, trop cher et trop moche.

Notamment observations : E4, E60, E62, E98, E105, E168, E184, E204, E218, E247, E316, E318, E337, E338, E369, E430, E443, E453, E456, E460, E476, E491, E532, E534, E536, E541, E547, E612, E622, E630, E631, E642, 648, E652, E674, E682, E710, 713, E715, E735, E740, E764, E773, E780, E785, E799, E822, E828, E834, E836, EZ838, E842, E862, E1167, C13, P35.

Réponses du maître d'ouvrage :

L'article L1511 du Code des Transports et sa partie réglementaire R1511 indiquent que les choix relatifs aux infrastructures de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale des projets.

A ce titre, la pièce F « Evaluation économique et sociale » du Dossier d'Enquête Publique répond à ce besoin d'évaluation.

L'évaluation socio-économique intègre les recommandations **de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation socio-économique** des projets de transports.

Elle est établie sur le principe d'une analyse coûts/bénéfices. Les coûts intègrent les coûts de construction du projet et les frais annuels d'exploitation et de maintenance.

Les bénéfices pour la collectivité, intégrant notamment les gains de temps pour les voyageurs et les effets directs liés au report de la voiture individuelle vers les transports collectifs (réduction des nuisances environnementales, sonores, des gaz à effets de serre, de la congestion routière), sont quantifiés et traduits en équivalent monétaire, et comparés, sur la période de l'évaluation, aux coûts du projet.

Si les bénéfices monétarisés de l'opération dépassent les coûts, le projet est jugé rentable du point de vue socio-économique.

Dans le cas du Câble A, **le bilan est positif et estimé à +36M€**, soit une valeur actualisée nette par euro investi de +0,22 et un taux de rentabilité interne de 4,7%.

Ainsi le Câble A apportera bien à la collectivité plus d'avantages que son coût.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête observe que le bilan de l'évaluation socio-économique est positif.

De plus, les bénéfices pour la collectivité, intégrant notamment les gains de temps pour les voyageurs et les effets directs liés au report de la voiture individuelle vers les transports collectifs (réduction des nuisances environnementales, sonores, des gaz à effets de serre, de la congestion routière), ne sont pas négligeables.

Observation n° 2 :

En ce qui concerne le rapport coût/capacité, le modèle retenu est faible par rapport au modèle moyen retenu dans l'étude du CERTU, 2000 au lieu de 3000, soit 33% de moins. Trois fois plus cher que le modèle de référence, avec une capacité de 33% de moins ; l'investissement maximum par personne transportée et par heure passe de 3 125 €/personne/km/h (Certu valeur 2010) à 15 000 €/personne/km/h (Câble A), soit cinq fois plus. Le dossier est donc particulièrement mal étudié ». ?

Notamment observation : C7,

Réponses du maître d'ouvrage :

La capacité d'emport du câble A a été dimensionnée au regard des prévisions de fréquentation. Une capacité de 3 000 voyageurs / heure / sens serait rendue possible par des cabines plus capacitaires (de l'ordre de 15 places) et nécessitant une infrastructure plus volumineuse (stations, pylônes), aboutissant à une solution plus coûteuse.

La prévision de charge dimensionnante est de **1 200 voyageurs par heure sur le tronçon le plus utilisé en 2030**.

Au-delà de cet horizon, il n'est pas envisagé de croissance urbaine majeure sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve Saint-Georges, la croissance ultérieure du trafic restera limitée. **Une capacité de 3 000 voyageurs par heure n'est donc pas justifiée, y compris à long terme.**

Par ailleurs, les spécificités de l'Île-de-France en termes de densité urbaine et de complexité des réseaux engendrent des contraintes d'insertion, ce qui rend les projets d'infrastructure généralement plus onéreux que dans les autres régions.

À titre d'exemple, le coût d'investissement moyen des 10 lignes de tramway actuellement en service en Île-de-France est de 41 M€ HT / km (rapporté aux conditions économiques actuelles) contre un ratio d'environ 20 M€ HT / km généralement observé en province. Ces contraintes d'insertion inhérentes au cas francilien s'appliquent également à un projet de télécabine (implantation des stations et des pylônes, couts des acquisitions foncières, reprises de voiries, interconnexion avec les autres modes).

Enfin, les coûts proposés par le Certu en 2010 ne sont fournis qu'à titre indicatif et il est indiqué que l'hétérogénéité des situations conduit à des spécificités fortes des projets, en premier lieu en termes de nombre et d'espacement entre les stations sur un linéaire donné.

L'insertion en milieu urbain renchérit quant à elle d'autant plus les coûts que l'environnement préexistant est complexe.

Ainsi en Île-de-France, le ratio établi à l'issue des études amont réalisées sur une dizaine de liaisons monocâbles oscille entre 25 et 40 M€ / km d'investissement. Le projet de Câble A se situe dans cette fourchette.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête estime que l'argumentation d'IdFM est réaliste, et que le rapport coût/capacité, apparaît satisfaisant.

Observation n° 3 :

- Le flou entourant le financement laisse planer un sentiment de fragilité. Les tableaux estimatifs mis en avant ne sont pas garantis par un plan de financement qui engagerait l'État.
- Un financement non assuré, le coût annoncé au début de la concertation en 2013 était de 72 millions d'euros. En 2016 il est passé à 120 puis à 132 millions d'euros en mai 2018. A l'exemple de nombreux projets en cours dont les coûts ont explosé, à combien faut-il s'attendre à terme de l'opération : 180, 200 millions ?

Notamment observation : C14.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le financement de la suite du projet est inscrit dans le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020. Le plan de financement est le suivant : Etat 21%, Région Ile-de-France 49% et département du Val de Marne 30%.

Le coût estimé au stade du DOCP était effectivement de 120 M€ (aux conditions économiques de juin 2016). Il est désormais de 132 M€ (aux conditions économiques de mai 2018) au stade du Schéma de Principe.

Cette augmentation est liée à des modifications de programme, notamment :

- Concernant les aménagements urbains et de voirie non prévus initialement : restructuration et aménagement de la ruelle de Paris (Limeil-Brévannes) et mise à sens unique et aménagement du chemin des Bassins (Créteil)
- Les adaptations et les optimisations au niveau de la station Pointe du Lac (Créteil) et en particulier l'augmentation de la hauteur du câble ;
- Aux impacts sur les couts d'exploitation de la ligne 8 du métro suite à l'étude de la RATP réalisée au cours des études préliminaires ;
- Le cout de réalisation des pylônes et des cabines a également a été adapté à la suite de la réalisation de sondages géotechniques poussés.

> Appréciation de la commission :

> Le financement de la suite du projet est inscrit dans le Contrat de Plan État Région 2015-2020, le coût estimé est désormais de 132 M€, ce qui apparaît réaliste, le financement du projet apparaît onc assuré.

- Sous-thème 10.3 - Divers.

Observation n° 1 :

Pour les appartements fortement impactés par les nuisances, pourrait-on prévoir une proposition d'achat au prix du marché, et revendre ensuite ces appartements avec une certaine décote par rapport au marché (pour l'impact intrusif ...) à des personnes qui ne craignent pas l'intrusion ou les louer ?

Notamment observation : E853,

Réponses du maître d'ouvrage :

La procédure d'expropriation permet simplement à l'expropriant d'acquérir la propriété des biens qui sont indispensables à la réalisation de son projet reconnu d'utilité publique. La réparation des propriétaires concernés est, en conséquence, encadrée par le principe selon lequel les indemnités allouées ne doivent couvrir que l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation.

Il paraît dès lors difficile d'envisager, pour l'expropriant, l'acquisition d'un bien qui n'est pas utile à son projet au seul motif, au demeurant à démontrer, de sa dépréciation.

A contrario, l'établissement d'une servitude de survol, le cas échéant, ouvre au profit du propriétaire concerné le droit à une indemnité couvrant également l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain résultant de ladite servitude.

Par ailleurs, si le propriétaire estime que son bien n'est plus utilisable dans les conditions normales, il peut demander, dans un délai de dix ans suivant la notification de la décision d'établissement de cette servitude, l'acquisition de tout ou partie de sa propriété, par le bénéficiaire de la servitude.

> Appréciation de la commission :

> Effectivement, la procédure d'expropriation ne permet pas, pour l'expropriant, l'acquisition d'un bien qui n'est pas utile à son projet au seul motif, au demeurant à démontrer, de sa dépréciation.

Observation n° 2 :

Cette personne s'est renseignée sur la possibilité de construire sous, ou bien, à proximité du téléphérique.

Notamment observation : V2,

Réponses du maître d'ouvrage :

La construction sous et à proximité du Câble ne doit pas mettre en cause la sécurité des biens et des personnes du Câble A comme de son environnement.

Des distances de sécurité devront être respectées avec le téléphérique en fonction du type de construction réalisée.

Enfin, la réalisation d'une construction sous le Câble sera soumise aux divers services instructeurs et à l'approbation de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (Ile-de-France Mobilités).

> Appréciation de la commission :

> Effectivement, la réalisation d'une construction sous le Câble A sera soumise aux divers services instructeurs et à l'approbation de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (Ile-de-France Mobilités).

Observation n° 3 :

Cette personne est propriétaire d'une maison isolée classée en zone UV, non constructible, et au cœur de deux projets d'envergure : la Tégéval et le Téléval. Elle craint que sa maison ne soit pas vendable sachant qu'en plus la proximité du câble A engendrera des nuisances sonores et visuelles, les cabines passant près de sa maison.

Cette personne demande quels seront les dédommagements possibles.

Notamment observation : L49,

Réponses du maître d'ouvrage :

Cette personne est concernée par le sujet des servitudes de survol. Un contact sera prochainement pris avec elle pour échanger sur sa situation spécifique.

> Appréciation de la commission :

> Le contact de Ile-de-France Mobilités avec cette personne s'impose effectivement.

Observation n° 4 :

Ces deux personnes sont favorables au projet. Une interrogation cependant : que deviendra le terrain de basket au niveau de la station Émile Combes ? Un autre terrain sera-t-il mis à disposition ?

Notamment observation : L51,

Réponses du maître d'ouvrage :

La relocalisation de ce terrain de basket sera traitée en cohérence avec le projet de la Tégéval, en charge des espaces récréatifs.

> Appréciation de la commission :

> La commission d'enquête recommande que la relocalisation du terrain de basket situé à l'emplacement de la future station Émile Combes soit effectivement traitée en cohérence avec le projet de la Tégéval, en charge des espaces récréatifs.

Annexes au mémoire en réponse d'Ile-de-France Mobilités. :

- Réunions réalisées au cours des études du DOCP (2014-2016) ;
- Courrier adressé à l'Association des Sarrazins Sud de Créteil du 25 septembre 2018 ;
- Étude de la desserte des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges - Synthèse de l'étude pilotée par le STIF en 2012 - 2013

> La commission d'enquête : ces trois documents sont reproduits en annexes.

Fait à Pringy le 10 juillet 2019

La commission d'enquête :

Michel CERISIER président

Henri LADRUZE membre

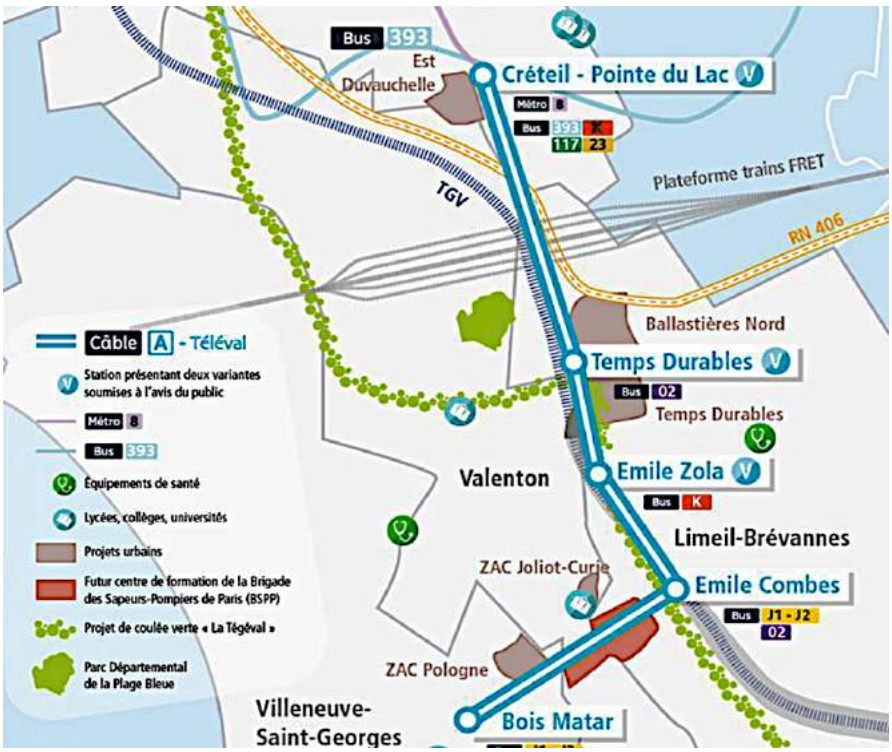
Pierre ROCHE membre

5. Conclusions motivées et avis sur la DUP.

Enquête publique unique,
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire
relative au projet Câble A - Téléval
concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton
et Villeneuve-Saint-Georges,
et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
Département du VAL-DE-MARNE

Projet de liaison par téléphérique urbain : Câble A - Téléval



L'enquête publique s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2019 au samedi 11 mai 2019 inclus.
Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne,
21/29 avenue du Général de Gaulle - 94000 CRETEIL.
Arrêté préfectoral n° 2019/644, en date du 01 mars 2019.

DOCUMENT "B"
CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉS DE L'ENQUÊTE
PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le 10 juillet 2019

La commission d'enquête : M. Cerisier président - H. Ladruze membre - P. Roche membre.

Le présent document est relatif au :

<u>DOCUMENT B :</u> RAPPORT DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :
- du projet Câble A - Téléval : Conclusions et avis motivé.

5.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique.

La présente enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire concerne le projet de téléphérique urbain « Câble A – Téléval » reliant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, emportant la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme, présenté par Ile-de-France Mobilités.

Le territoire d'étude de ce projet est enclavé. Il comporte d'importantes coupures et contraintes telles que des lignes SNCF à grande vitesse, des infrastructures routières, des lignes Très Haute Tension et les voies ferrées de la plateforme fret de Valenton. Le relief marqué (plat à Créteil, coteau et plateau à Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) est également une contrainte.

Les transports routiers sont saturés, particulièrement le matin et le soir, dans ce secteur.

Les transports lourds (RER et métro) sont peu présents. Le réseau de bus souffre de fréquents retards dus à un réseau routier saturé.

Le territoire d'étude est en mutation. Les villes concernées connaissent une forte croissance démographique et d'importants projets urbains s'y développent. Les besoins en déplacements sont très importants notamment vers Créteil, ville préfecture (administrations, hôpitaux, emplois, …).

Compte tenu de la grande difficulté à prolonger la ligne 8 du métro située à Créteil, un projet de téléphérique a été initié en 2008 avec une étude réalisée par la ville de Limeil-Brévannes.

En 2010, une étude de préfaisabilité a été réalisée par le département du Val-de-Marne.

Une étude de faisabilité, réalisée en 2013, a permis de comparer différents scénarios d'aménagement prenant en compte notamment le potentiel de trafic, la desserte des populations, les emplois, l'amélioration des temps de parcours, les impacts, les coûts, …

Le transport par câble a été retenu pour son potentiel de trafic, l'amélioration du temps de parcours et ses impacts réduits sur la Tégéval, coulée verte, en cours de réalisation.

La liaison de 4,5 Km sera constituée d'un câble simple porteur / tracteur permettant d'effectuer la totalité du trajet en 17 mn, avec une vitesse commerciale de 16 km/h. Elle permettra de désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et d'assurer la connexion avec la ligne 8 du métro (Créteil - Balard), la ligne de bus 393 Trans-Val-de-Marne en site propre et, plus tard, avec la station Créteil-l'Echat du réseau Grand Paris Express (ligne 15). La fréquentation de ce moyen de transport est estimée à 1 500 voyageurs/h à l'heure de pointe (11 000 par jour) soit 3,2 millions par an.

Le coût du projet est estimé à 132 millions d'euros hors taxes. Les coûts d'exploitation et de maintenance sont estimés à 5,3 millions d'euros pour la première année, intégrant notamment les dépenses d'exploitation, l'alimentation en énergie, la maintenance du système et de l'ensemble des infrastructures.

Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine sont le patrimoine naturel à protéger, le patrimoine bâti, l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, les nuisances (bruit, émissions lumineuses, vibrations, impacts visuel et d'intrusion), la gestion des eaux pluviales et souterraine, et les risques naturels (sol et sous-sol) ou liés aux champs électromagnétiques.

Le projet est compatible avec les différents plans et schémas qui s'imposent à lui notamment avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui avait inscrit le principe d'une liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, le mode n'étant pas précisé.

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu un avis délibéré le 17 octobre 2018 dans lequel elle formule diverses recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses dans un mémoire inclus dans le dossier d'enquête.

5.2 - Déroulement de l'enquête publique.

Cette enquête publique unique a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne n° 2019/644 du 1er mars 2019 après désignation d'une commission d'enquête par décision n° E18000137/77 du 8 janvier 2019 du tribunal administratif de Melun. L'enquête publique s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019 soit durant quarante-huit jours consécutifs.

Le public a été informé de cette enquête conformément à la règlementation en vigueur, par publication dans deux journaux locaux, affichage dans les différentes mairies, et information sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

La commission d'enquête estime que :

- le dossier a été établi conformément à la réglementation,
- l'enquête s'est déroulée en conformité avec la réglementation en vigueur,
- la publicité et l'information du public ont été correctement réalisées,
- le public a pu librement consulter le dossier, dans les quatre mairies concernées par l'enquête publique, et sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne, et il a eu ainsi la possibilité de s'exprimer sans contrainte. Des registres papier concernant la DUP, d'une part, et l'enquête parcellaire, d'autre part, étaient présents dans chacune des quatre mairies et à la préfecture.
- les observations ont pu également être adressées sur le registre dématérialisé des services de l'État en dans le Val-de-Marne ou par courrier électronique,
- conformément à l'arrêté préfectoral, les seize permanences prévues (quatre dans chacune des communes) ont bien été effectuées.

5.3 - Conclusions sur les observations

Avis de la commission d'enquête sur les observations déposées par le public :

Les avis sont présentés à partir de l'analyse développée dans le rapport et des appréciations de la commission d'enquête sur les précisions et explications apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse.

Thème 1 : L'enquête publique.

> Le dossier soumis à l'enquête publique a été considéré incomplet par la mairie de Créteil et quelques personnes du public sur plusieurs points. Ces personnes estiment que le tracé de la ligne, le positionnement des terminus et le positionnement des stations dans les communes, ont fait l'objet d'arbitrages qui auraient pu être développés et explicités plus largement dans le dossier. Effectivement, cela aurait facilité très sensiblement la compréhension des habitants des communes, quant aux choix retenus à ce sujet dans le dossier présenté à l'enquête publique.

Il en est de même pour les comparaisons avec les solutions alternatives au projet.

Cependant, Ile-de-France Mobilités a étudié largement les différentes variantes proposées, concerté longuement avec toutes les parties concernées, public, collectivités… Les choix retenus l'ont été suite à des considérations techniques, économiques, environnementales et politiques tout à fait justifiées.

La mairie de Créteil n'ignore pas que le tracé du Câble A retenu au dossier d'enquête d'utilité publique s'inscrit pleinement dans le fuseau retenu au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune et dans le fuseau dans lequel le Département du Val-de-Marne avait réalisé les études précédentes. Mais en privilégiant le développement urbain du quartier de la Pointe du Lac, la commune a limité les possibilités d'insertion des diverses variantes.

La commission d'enquête estime que le dossier soumis à l'enquête publique permettait bien d'appréhender la justification des options retenues concernant le tracé et le positionnement des stations.

> L'information du public a été importante, notamment pendant l'enquête publique, au cours de laquelle Île-de-France Mobilités et les communes ont largement communiqué à destination des habitants des quatre communes, et plus particulièrement pour ceux situés aux abords du tracé projeté.

> La concertation a été réelle et importante tout au long du développement de ce projet. Deux réunions publiques se sont tenues à Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges. Cependant, en regard des difficultés que présentent l'insertion de l'arrivée de la ligne et la position de la station à la Pointe du Lac, et compte tenu de la sensibilisation des habitants du quartier à ce sujet, il aurait été opportun qu'une réunion publique d'information ait pu avoir lieu à Créteil avant l'enquête publique.

Le public avait bien perçu, semble-t-il, au cours de ces réunions que les solutions alternatives des tracés étaient abandonnées, mais il n'a pas été convaincu du bien-fondé de ces abandons par les argumentations développées dans le dossier soumis à l'enquête publique par Ile-de-France Mobilités.

> La commission d'enquête considère que l'enquête publique s'est déroulée tout à fait normalement, sans incident et dans le respect de la réglementation.

Thème 2 : Le tracé général de la ligne et ses problématiques.

Le tracé général de la ligne, ses problématiques et les positions des terminus ont été à l'origine de nombreuses observations de la part du public.

Sur la position des terminus :

> Le prolongement de la ligne, depuis le Bois Matar jusqu'à la gare de Villeneuve-Saint-Georges, aurait induit le survol de bâtiments relativement hauts et/ou à proximité immédiate de façades d'immeubles, mais également l'expropriation de nombreux terrains afin d'implanter des pylônes, la réalisation d'une station intermédiaire et aurait nécessité de démolir des bâtiments situés rue des Fusillés.

Le pôle d'échanges de Créteil Pompadour est distant de plus de 2 kilomètres par rapport à la station Pointe du Lac. Rejoindre en câble cette station du RER D aurait impliqué le survol du quartier d'habitations du Nouveau Monde à Créteil, ce qui aurait induit un survol de bâtiments et l'expropriation de terrains pour mettre en place les pylônes. Le tracé retenu du Câble A ne survole directement aucune habitation (immeuble ou maison individuelle) sur les 4.5 km de son parcours. Pour ces différentes raisons, la commission d'enquête valide le choix des stations terminus à la Pointe du Lac à Créteil et au Bois Matar à Villeneuve-Saint-Georges.

Sur les raisons de confidentialité exposées par la Société Valeo :

> La distance la plus faible entre les cabines et le centre de recherche Valéo sera de 16 mètres, ce qui est conforme à la règlementation. Des dispositions, telles qu'un design des cabines limitant le sentiment d'intrusion visuelle, ont été évoquées de même qu'elles l'ont été avec l'association des Sarrazins et devront être étudiées dans la suite du projet. Mais c'est à la société Valéo qu'il appartiendra de rechercher des solutions propres à protéger la spécificité de ses activités. La société Valéo avait la parfaite connaissance du projet de téléphérique lorsqu'elle a sollicité le permis de construire de ses bâtiments.

Sur la prise en compte de différents tracés :

>Au cours des premiers mois d'études, Ile-de-France Mobilités a identifié, en plus des variantes 1 (au-dessus des voies de remisage du métro) et 2 (au-dessus de la RD1), la possibilité d'implanter la station Pointe du Lac au droit de l'ancien parking Duvauchelle. Cette variante n'a pas été retenue à la demande du député-maire de Créteil afin de privilégier le développement de ce quartier de la ville.

A la demande de la Commune de Créteil (30 novembre 2017) et des représentants de l'Association de Sarrazins Sud de Créteil, des tracés alternatifs ont fait l'objet d'études de préfaisabilité, permettant d'en déterminer les principaux avantages et les principales contraintes et de conclure sur leur intérêt. D'autres variantes ont donc bien été prises en compte par Ile-de-France Mobilités.

Sur la nécessite d'approfondir les études relatives à la variante dénommée « Sarrazins » :

La commission d'enquête constate qu'Ile-de-France Mobilités a bien pris en compte l'étude de ce tracé « C », mais que les fortes contraintes techniques pesant sur ce tracé ne permettaient pas raisonnablement de confirmer sa faisabilité, et que c'est à juste titre que le tracé « C » n'a pas été retenu, en accord avec l'ensemble des partenaires à l'issue d'un long processus d'étude et de concertation.

La commission d'enquête observe cependant, que le projet Câble A à l'étude depuis l'année 2006, et la liaison inscrite au SDRIF 2013, n'ont pas été pris en compte tout au long du développement urbain du quartier de la Pointe du Lac. L'intégration du Câble A dans ce quartier n'en est que plus difficile.

Sur la variante 2 d'implantation à la station Pointe du Lac :

> La commission d'enquête note que la variante 2 d'implantation de la station Pointe du Lac a été privilégiée à l'issue d'un long processus d'études et d'échanges techniques avec l'ensemble des partenaires du projet par rapport à la variante 1, implantée au-dessus des voies RATP, et compte tenu des arguments présentés par IdFM, à savoir :

- la réduction de la durée d'interruption de la circulation du métro,
- la possibilité d'un survol haut au niveau du quartier des Sarrazins permettant de réduire la covisibilité avec les habitations du quartier,
- la meilleure intermodalité avec le métro en phase exploitation,
- davantage de distances entre la station et les habitations du quartier des Sarrazins Sud.

La commission d'enquête confirme la pertinence du choix de la variante 2, ce choix permettant de réduire les impacts visuels et acoustiques pour les habitants de la Pointe du Lac.

Sur l'idée de déplacer la station de Téléval Câble A (terminus), prévue au niveau de la Pointe du Lac, à 350 mètres au Sud, au-dessus du carrefour formé par la voie Chemin des Bassins et la Route de la Saussaie du Ban :

> La commission d'enquête constate que cette variante du positionnement de la station de la Pointe du Lac au-dessus du carrefour formé par le Chemin des Bassins et la Route de la Saussaie du Ban entraînerait un allongement sensible du temps de la correspondance, que l'évaluation socio-économique du projet s'en trouverait quelque peu modifiée et que le bilan du projet serait alors négatif. Elle n'est donc pas favorable à cette variante.

Thème 3 : Le voisinage du tracé.

La commission d'enquête considère que :

> Le choix de conception du projet est de nature à réduire l'impact environnemental à condition que son intégration urbaine soit réalisée au mieux à partir d'un cahier des charges exigeant.

> Une réelle recherche de qualité architecturale a été effectuée pour permettre l'acceptation de ce projet par le plus grand nombre.

> La liaison directe prévue entre la future station Pointe du Lac et le mail François Mitterrand à Créteil est une amélioration notable pour les habitants des Sarrazins nord.

> La fonctionnalité du téléphérique en zone urbaine permet le franchissement facile des discontinuités que représentent des infrastructures routières ou ferroviaires présentes dans la zone d'étude.

> Les choix proposés concernant l'esthétique des futures stations permettront une bonne intégration dans l'environnement.

> La poursuite d'un travail en partenariat avec le SMER Tégéval à laquelle le maître d'ouvrage s'est engagé est un élément très positif.

> Il est intéressant que les compensations environnementales nécessaires puissent être délocalisées, ceci représentant une bonne opportunité pour d'autres secteurs moins favorisés que l'emprise de la Tégéval.

> A Créteil Pointe du Lac, la mise en sens unique du chemin des Bassins, motif de grande inquiétude de la population riveraine, n'est pas nécessaire à la réalisation du projet.

> Les aménagements permettant la liaison avec les circulations douces sont bien pris en compte par le maître d'ouvrage.

> Le projet du Câble A participera vraisemblablement à une réduction du trafic routier.

> L'absence de parc de stationnement aux abords des stations répond à un objectif de réduction du trafic routier en privilégiant, avec raison, les modes de transports doux ou les transports en commun.

> La possibilité d'accueillir les vélos dans les cabines contribue à favoriser ce mode de déplacement en cohérence avec la proximité de la Tégéval sur une partie du trajet.

> La liaison directe prévue entre la future station Pointe du Lac et le mail François Mitterrand à Créteil est une amélioration notable pour les habitants des Sarrazins nord.

> La fonctionnalité du téléphérique en zone urbaine permet le franchissement facile des discontinuités que représentent des infrastructures routières ou ferroviaires présentes dans la zone d'étude.

> La poursuite d'un travail en partenariat avec le SMER Tégéval. auquel le maître d'ouvrage s'est engagé est un élément très positif.

Thème 4 : Les nuisances générées par la phase chantier.

Conclusion du thème :

La commission d'enquête note le nombre peu d'important d'observations sur ce thème. Elle considère que le maître d'ouvrage a bien prévu de mettre en œuvre les moyens nécessaires à la réduction des nuisances en phase chantier. Elle recommande au maître d'ouvrage d'informer régulièrement les riverains sur l'évolution de la phase chantier et notamment lorsque celle-ci engendrera temporairement des nuisances importantes ou des restrictions de circulation (date, durée des travaux, bruit, …).

Thème 5 : Les nuisances générées en phase exploitation de la ligne.

Conclusion du thème :

La commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage a bien prévu de mettre en œuvre les moyens nécessaires à la réduction des nuisances en phase d'exploitation sous réserve :

- Que la covisibilité (cabine/riverains), déjà partiellement réduite par un passage plus élevé du câble, soit significativement atténuée par une conception des cabines n'autorisant pas une vision vers le bas.
- Qu'au niveau des nuisances sonores, en fonction du résultat des mesures régulièrement réalisées, des actions correctives soient immédiatement effectuées. Ces actions devant être spécifiées dans le cahier des charges du futur exploitant du Téléval Câble A.

Thème 6 : Les conditions d'exploitation de la ligne.

Conclusion du thème : la sécurité

La commission d'enquête :

- que le maître d'ouvrage se conforme à la réglementation et apporte des réponses satisfaisantes.
- approuve la présence de personnel d'exploitation dans chacune des stations pendant toute la durée de l'exploitation.

- recommande que les procédures de sécurité (évacuation des passagers) et les moyens associés soient prévus et détaillés dans le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) et que des exercices de sécurité, en situation réelle, soient régulièrement effectués, en phase d'exploitation, en liaison avec les pompiers, la SNCF, EDF-RTE, l'Association des Paralysés de France … afin de maintenir à un haut niveau d'efficacité les équipes locales de sécurité du Téléval Câble A.

Conclusion du sous-thème : les horaires, la fréquence des services et la tarification

La commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage se conforme à la réglementation en usage dans les transports en commun d'Ile de France.

Conclusion des sous-thèmes : budget et aménagements suggérés

La commission d'enquête considère que le bilan positif, avantage/coût, avancé par le maître d'ouvrage est réaliste.

La commission d'enquête considère que la mise place de dispositifs physiques permettant l'atténuation des vues devra être prévue dès la conception des cabines pour éviter le vis-à-vis au niveau des habitations et fait l'objet d'une réserve.

Thème 7 : La justification du projet et les solutions alternatives.

La commission d'enquête considère que :

> Ce thème a recueilli le plus grand nombre d'observations. Les avis favorables étaient très largement majoritaires, évoquant particulièrement le gain de temps, l'amélioration des déplacements et de la qualité de vie, le caractère écologique, la diminution des bouchons, le désenclavement du territoire et son développement économique.

> La construction d'un moyen de transport structurant tel que le Câble A répond au principe de solidarité et à la mission de service public qui sont essentiels.

> Le besoin de désenclavement des territoires concernés est évident et il est démontré dans le dossier.

> La solution choisie d'un téléphérique est la meilleure réponse à apporter à ce besoin de désenclavement compte tenu des nombreuses contraintes du territoire.

> Le Câble A est un projet structurant pour les communes concernées.

> Le scénario alternatif de la construction d'un ouvrage en vue du franchissement en bus des lignes ferroviaires et de la RN406 pour relier la Pointe du Lac à Créteil aux Temps Durables à Limeil-Brévannes est réalisable mais ne résoudrait pas le désenclavement du reste du territoire.

> Les gains de temps procurés par le projet aux heures d'affluence par rapport aux transports en bus ou en voiture sont importants et leur prévisibilité est un avantage indéniable.

> La rénovation du réseau de bus existant n'est pas une alternative de nature à résoudre les problèmes de déplacement dans le territoire concerné ni à le désenclaver.

> Le téléphérique permettra un accès suffisamment rapide, fiable et régulier aux différents bassins d'emplois, aux lieux de soins (hôpitaux) et de transmission du savoir (universités, bibliothèques, …), aux services administratifs (préfecture, …), aux loisirs et aux espaces marchands notamment, désenclavant ainsi le territoire concerné.

> Une population importante (11 000 voyageurs par jour prévus à la mise en service du projet) devrait profiter de ce nouveau mode de transport structurant, certaines parties du territoire concerné étant fortement peuplées et appelées à se développer encore.

> La construction de voies de bus en site propre nécessitant la présence d'une voirie suffisamment large, impossible à réaliser entre Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges, l'utilisation de ce moyen de transport n'est pas une alternative réaliste.

> Il est incontestable que la proximité du téléphérique représente une nuisance pour les habitants proches du tracé mais les aménagements de la ligne permettant, à Créteil, un passage en hauteur réduiront partiellement, celle-ci.

> Le territoire concerné étant assez éloigné des différents moyens de transports lourds qu'il est difficile de rejoindre aux heures d'affluence, le projet permettra de répondre aux besoins des 60% des habitants du Val-de-Marne qui se déplacent à l'intérieur du département.

> Le projet permettra une liaison simple avec la future ligne 15 sud du Grand Paris Express.

> Le téléphérique s'affranchit de l'intensité du trafic ou de sa saturation.

> Les téléphériques sont des moyens de transport qui ont prouvé leur fiabilité en montagne et dans diverses zones urbaines.

> Le téléphérique contribuera à réduire l'utilisation de la voiture répondant ainsi à des objectifs écologiques et de santé publique.

> La prolongation de la ligne 8 du métro à partir de Créteil Pointe du Lac est difficilement réalisable compte tenu des différentes contraintes de terrain et des coûts,

> L'offre de transport, donc sa capacité et la fréquence de passage des cabines, sont bien adaptées au territoire concerné.

Thème 8 : Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

La commission d'enquête considère que :

> La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est un élément nécessaire à la réalisation du projet déclaré d'utilité publique.

> Les documents d'urbanisme de la ville de Créteil (PADD, rapport de présentation) sont déjà compatibles avec le projet de téléphérique.

> La zone UTransport correspondant à l'emplacement de la station Emile Zola située sur la Tégéval à Valenton sera réduite à l'emprise de la station.

> Il est nécessaire de créer une zone UCâble de 16 238 m² à Villeneuve-Saint-Georges sur une emprise agricole (5,15% de la zone), les règles applicables en zone A étant incompatibles avec le projet, afin d'y intégrer la station, réduite ici au maximum, le parvis et les aménagements (voirie d'accès, arrêt de bus, modes doux,…). Le surplus sera rendu à un usage agricole à la fin des travaux.

> Seules les dispositions des documents d'urbanisme qui s'opposent à la réalisation du projet sont modifiées. Le projet ne s'affranchit pas des autres règles.

Thème 9 : L'enquête parcellaire.

> La commission d'enquête considère que les emprises des parcelles à acquérir sont nécessaires à la réalisation du téléphérique, conformes au projet de déclaration d'utilité publique et qu'il n'y a pas lieu à en modifier l'emprise ou la contenance.

Thème 10: Autres problématiques et questions diverses.

Sur la valeur du patrimoine :

> Le quartier de La Pointe du Lac présente une forte attractivité, et malgré ses contraintes le Câble A sera un atout supplémentaire. La dépréciation de la valeur de l'immobilier est certes problématique mais n'a rien d'évident.

> Le relogement des personnes impactées par le projet n'entre pas dans le cadre de la DUP.

Sur les coûts du projet. :

> La commission d'enquête observe que le bilan de l'évaluation socio-économique est positif.

De plus, les bénéfices pour la collectivité, intégrant notamment les gains de temps pour les voyageurs et les effets directs liés au report de la voiture individuelle vers les transports collectifs (réduction des nuisances environnementales, sonores, des gaz à effets de serre, de la congestion routière), ne sont pas négligeables.

> La commission d'enquête estime que l'argumentation d'Ile-de-France Mobilités concernant le rapport coût/capacité est réaliste.

> Le financement de la suite du projet est inscrit dans le Contrat de Plan État Région 2015-2020, le coût estimé est désormais de 132 M€, ce qui apparaît réaliste, le financement du projet apparaît donc assuré.

Sur divers points :

> La procédure d'expropriation ne permet pas, pour l'expropriant, l'acquisition d'un bien qui n'est pas utile à son projet au seul motif, au demeurant à démontrer, de sa dépréciation.

> La commission d'enquête recommande que la relocalisation du terrain de basket situé à Limeil-Brévannes sur le site de la future la station Émile Combes, soit effectivement traitée en cohérence avec le projet de la Tégéval, en charge des espaces récréatifs.

5.4 - Le bilan Impacts Positifs/Impacts Négatifs du projet fait ressortir les points suivants :

Impacts positifs du projet :

- Le désenclavement des quartiers de Limeil-Brévannes, de Valenton et de Villeneuve-Saint-Georges par la création d'une liaison directe et attractive en transports collectifs entre ces quartiers et Créteil, pôle de destination majeur à l'échelle locale.
- Le raccordement de ces mêmes quartiers aux transports structurants (ligne 8 du métro, future ligne 15 sud du Grand Paris Express).
- Les horaires et la fréquence du service de transport par câble étant calqués sur ceux du métro ligne 8 avec lequel il est en correspondance, le projet répond aux objectifs de service public de transport.
- L'absence de solutions alternatives crédibles permettant le désenclavement des communes et la création d'une liaison directe, régulière et attractive en transports collectifs entre ces quartiers et le pôle de Créteil.
- La contribution du téléphérique au maillage du territoire en transports en commun, qui rendra ces derniers plus compétitifs.
- Le téléphérique va faciliter le report modal entre la circulation automobile et les transports collectifs, compte tenu que les personnes qui utilisent actuellement une voiture pour leurs déplacements auront tout intérêt à utiliser les transports en commun pour faire des économies en dépenses de transport et pour gagner du temps.

- Le coût du projet de téléphérique peu élevé par rapport à celui de d'une infrastructure routière en site propre.
- Le choix d'un transport par câble est judicieux, une ligne de transport collectif par bus en site propre n'étant pas possible sur la plus grande partie de la ligne.
- L'accessibilité des cabines pour les personnes à mobilité réduite ou âgées.
- L'accessibilité des cabines aux cycles et aux voitures d'enfants.
- Le téléphérique va contribuer à la réduction de la pollution et des nuisances sonores du fait que le matériel fonctionne avec une traction électrique.
- Un projet moderne et innovant,
- L'installation de parcs de stationnements sécurisés pour les vélos près de chaque station est une incitation bienvenue à utiliser ce moyen de transport.
- Le survol de la Tégéval pour une partie du projet permet une localisation au-dessus d'une zone dépourvue d'habitation. Il s'agit d'un élément favorable dans la mesure où l'aménagement de la coulée verte devrait pouvoir se poursuivre en harmonie avec la construction du téléphérique.
- L'absence de parcs de stationnement près des stations est ressentie comme un problème important par une partie de la population, c'est cependant un choix judicieux car il est en cohérence avec la loi de transition écologique du 17 août 2015. Il induit une utilisation prioritaire des transports en commun de rabattement au détriment de la voiture individuelle participant ainsi à une réduction de l'impact carbone dû aux transports.
- La desserte du Centre des pompiers et des entreprises à Limeil-Brévannes et Valenton.
- Les populations impactées par la proximité du téléphérique et devant en subir les nuisances sont extrêmement réduites par rapport à celles qui devraient profiter des avantages que procurera ce moyen de transport.
- Le téléphérique est un moyen de transport public utilisé depuis des décennies et il a prouvé sa fiabilité.

Impacts négatifs du projet :

- Les impacts sonores pour les habitants des immeubles proches de la ligne et des stations.
- La présence de 36 pylônes de 25 m à 40 m de hauteur placés tous les 150 m environ représente indéniablement une nuisance visuelle.
- L'impact environnemental des fondations des pylônes et les conséquences éventuelles sur la nappe phréatique.
- La proximité de la ligne à Créteil Pointe du Lac impacte les logements proches tant pour les vis-à-vis gênants avec les occupants des cabines que pour la vue lors du passage continuel de celles-ci. - - Une proximité importante existe également en certains lieux de Limeil-Brévannes au niveau de la ruelle de Paris et à Villeneuve-Saint-Georges.
- Le projet de téléphérique semble être un projet non-évolutif. Un aménagement du trajet ou de ses capacités de transport semble difficile mais il en est de même pour les différents modes de transport lourds.
- La sensibilité au vent pouvant générer des périodes d'inutilisation répétitives.
- L'impact sur la zone agricole au Bois Matar à Villeneuve-Saint-Georges.

- La possibilité que les logements très impactés par la proximité du projet puissent subir une baisse de leur valeur patrimoniale.
- La sécurité des personnes à l'intérieur des cabines peut représenter un problème durant la période de fonctionnement.

5.5 - Analyse bilancielle sur l'intérêt général de la réalisation du projet Câble A :

Cette analyse bilancielle fait indiscutablement ressortir l'intérêt général et l'utilité publique de la réalisation du projet du téléphérique Câble A Téléval.

Le contexte de l'opération :

- Le Sud du Val-de-Marne sur lequel s'implante le présent projet est aujourd'hui faiblement connecté au réseau de transports de la Région.
- Les villes de Villeneuve-Saint-Georges, Valenton, Limeil-Brévannes et Créteil, situées en petite couronne d'Île-de-France dans le Sud du département du Val-de-Marne connaissent une forte croissance démographique avec le développement de projets urbains d'envergure.
- Le territoire est fragmenté par de nombreuses coupures urbaines avec la présence de faisceaux ferroviaires et d'infrastructures routières (la plateforme de trains de fret de la gare de triage de Valenton, la ligne à grande vitesse et les routes RN6, RN406 et RD60.
- Le projet du Câble A vient en continuité des politiques de développement des villes desservies qui travaillent à la réalisation de projets urbains à fort potentiel environnemental, à l'image de l'éco-quartier des « Temps Durables » aujourd'hui construit, mais également de la Tégéval, projet de coulée verte porté par le SMER (Syndicat Mixte d'Étude et de Réalisation).
- Les lignes de bus sont ralenties par un réseau routier saturé aux heures de pointe.
- Initié dès 2008, le projet fédère les collectivités concernées. Ce consensus fort témoigne de l'urgence et de la forte attente en termes de transports collectifs efficaces.
- En survolant les obstacles au sol, ce mode de transport permet de s'affranchir des difficultés d'insertion propre à ce secteur, et s'intègre ainsi dans une dynamique générale d'amélioration du cadre de vie des habitants et des riverains de ce secteur du Val-de-Marne.

Sur le plan économique

Le téléphérique va favoriser le développement des territoires traversés au niveau des activités économiques mais aussi sur le plan de leur urbanisation.

- Il va désenclaver des quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges situés sur le plateau par la création d'une liaison directe et attractive en transports collectifs entre ces quartiers et Créteil, et permettre le raccordement de ces mêmes quartiers aux transports structurants (ligne du métro, futur réseau du Grand Paris).

Les besoins de déplacements du territoire d'étude sont importants :

- une densité de population significative, en augmentation, du fait des projets urbains et de la densification de l'habitat sur le territoire,
- un nombre d'emplois faible générant des déplacements vers l'extérieur du territoire, notamment vers Créteil et les emplois parisiens,
- la présence d'équipements d'attractivité intercommunale, générateurs de déplacements, tels que les centres commerciaux (Créteil).

Sur le plan environnemental :

- Le téléphérique va contribuer à la réduction de la pollution et des nuisances sonores du fait que le matériel fonctionne avec une traction électrique.
- En cohérence avec le projet de coulée verte Tégéval, en cours de développement depuis Créteil et jusqu'à Santeny, le Câble A Téléval entre Créteil et Bois Matar apparaît comme étant la solution la plus adaptée pour répondre aux différentes problématiques du territoire et compléter le réseau en mutation.
- Des études approfondies ont été menées de manière à trouver un tracé de moindre impact sur l'environnement permettant :
  - de minimiser autant que possible les contraintes environnementales importantes,
  - de réduire en grande partie la gêne des riverains concernés,
  - d'obtenir un tracé cohérent et pertinent.

Sur le plan financier :

Le Code des Transports indique que les choix relatifs aux infrastructures de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale des projets, ce qui est le cas du Câble A.

Les bénéfices pour la collectivité intègrent les gains de temps pour les voyageurs et les effets directs liés au report de la voiture individuelle vers les transports collectifs. Ils sont quantifiés et traduits en équivalent monétaire, et comparés, sur la période de l'évaluation, aux coûts du projet.

La commission d'enquête considère que le bilan du projet est positif car estimé à + 36 millions d'Euros, soit un taux de rentabilité interne de 4,7%.

La commission d'enquête considère que le projet de Câble A apportera à la collectivité un bénéfice financier. Son coût estimé à 132 millions d'Euros est sensiblement inférieur à celui des solutions alternatives (tramway, bus en site propre), et penche manifestement en faveur du projet.

Sur le plan de l'intérêt général :

La commission d'enquête considère que le projet répond à l'obligation de transport public qui relève de la collectivité publique.

À cet effet le Câble A apporte un désenclavement et un maillage du territoire concerné en transports en commun.

Son fonctionnement manifestement écologique (motricité électrique, diminution de la circulation automobile) participe à la réduction de la pollution et à la lutte contre le réchauffement climatique.

Il permettra un accès facile et plus rapide aux équipements et services de la ville préfecture.

Il renforcera l'activité économique du territoire.

Il accélèrera la rénovation urbaine des territoires et l'attractivité des communes concernées.

Sur le plan social :

La commission d'enquête considère que les impacts négatifs (nuisances sonores et visuelles) ne concernent qu'une faible partie des riverains du projet et que des mesures de réduction appropriées seront mises en place par le maître d'ouvrage.

Sur les atteintes à la propriété.

Le tracé a été étudié en concertation avec les services de l'État, les mairies des communes traversées par le projet et les divers organismes et associations concernés. Il se situe dans des zones urbaines et sur l'emprise partielle d'une coulée verte, la Tégéval.

La commission d'enquête considère que le tracé proposé a été élaboré pour minimiser les atteintes à la propriété privée.

La procédure d'expropriation s'avère cependant nécessaire, dans le cas où aucun accord amiable ne serait intervenu entre le maître d'ouvrage et les propriétaires de parcelles, pour permettre la construction des stations, des pylônes et des différents équipements du Câble A.

Caractère de l'utilité publique du projet

Les transports publics de voyageurs relèvent des services d'intérêt général et leur développement constitue un enjeu de société. Ils constituent un droit nécessitant le développement de réseaux publics de transport collectif de voyageurs permettant notamment l'amélioration des conditions de vie, la protection de l'environnement et la prévention de la pollution.

Pour garantir la mission de service public, Ile de France Mobilités, autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France, se doit d'assurer un transport couvrant dans de bonnes conditions, l'intégralité de son territoire.

Le Câble A est l'opportunité d'une desserte efficace et fréquente, entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, orientée nord-sud, son maillage avec les transports existants et à venir, ressort très nettement.

La commission d'enquête considère que :

- le besoin de désenclavement des territoires concernés est évident,
- la solution choisie d'un téléphérique est la meilleure réponse à apporter à ce besoin de désenclavement en raison des nombreuses contraintes du territoire, et que la conception du projet est de nature à réduire significativement les impacts urbains et environnementaux,
- cette nouvelle liaison par câble aérien permettra de renforcer des pôles intermodaux en créant des connexions avec la ligne 8 du métro et le réseau de bus,
- l'analyse comparative des moyens de transport alternatifs permet de mettre en évidence que les avantages de capacité de transport, de temps de parcours, de coût d'investissement, de coût d'exploitation et d'impact sur l'environnement, sont en faveur du téléphérique urbain,
- le projet a donné lieu à une concertation particulièrement élargie, et des possibilités de rapprochement et de compensation sont envisagées par le Maître d'ouvrage, notamment concernant l'appréciation du risque d'intrusion visuelle, au regard des éléments précités dans la thématique sécurité,
- le projet minimise le plus possible les contraintes et les nuisances à proximité des zones d'habitation,
- les populations impactées par la proximité du téléphérique et devant en subir les nuisances sont extrêmement réduites par rapport à celles qui devraient profiter des avantages que procurera ce moyen de transport,
- le Câble A propose une alternative efficace à l'utilisateur des véhicules particuliers afin de décongestionner certains axes routiers en période de pointe et d'abaisser la pollution,
- le Câble A favorisera l'activité économique des communes concernées.
- la procédure d'expropriation s'avère nécessaire à la réalisation du projet.

Compte tenu des éléments qui précèdent et de l'engagement du maître d'ouvrage à réaliser des mesures compensatoires crédibles afin d'éviter ou de réduire la portée de tous les impacts négatifs du projet, l'analyse bilancielle atteste incontestablement de l'intérêt général, de l'utilité publique du projet et des impacts positifs qu'il aura sur les plans économiques, sociaux et environnementaux.

5.6 - Avis motivé de la commission d'enquête :

Après avoir, une fois l'enquête terminée, communiqué au maître d'ouvrage, sous forme d'un procès-verbal de synthèse, les différentes observations recueillies sur les registres et reçu par courrier envoyé à la commission d'enquête, et pris en compte ses éléments de réponse.

Considérant que les modifications proposées par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse apportent des améliorations et des précisons nécessaires à l'actualisation des documents, et que ces modifications n'auront qu'un impact très réduit sur l'économie générale du projet.

Compte tenu :

- du déroulement de l'enquête publique,
- des éléments présentés dans le dossier soumis à l'enquête publique,
- des visites effectuées sur le site,
- des divers entretiens au cours de l'enquête,
- de toutes les informations recueillies,
- des observations du public recueillies pendant l'enquête publique,
- du rapport établi par la commission d'enquête,
- des conclusions développées ci-dessus.

Recommandations:

1) La commission d'enquête recommande la mise en place d'un dispositif "rattrape câble" pour parer aux conséquences d'une rupture de ligne THT.
2) La commission d'enquête recommande que soient réalisées des stations fermées, lorsque les seuils maximaux des normes acoustiques sont dépassés à proximité des zones d'habitation.
3) La commission d'enquête recommande que les lignes du réseau de bus soient reconfigurées afin d'assurer une bonne complémentarité modale avec le Téléval.
4) La commission d'enquête recommande que les procédures de sécurité (évacuation des passagers, …) et les moyens associés soient prévus et organisés en concertation avec les représentants des personnes à mobilité réduite, notamment l'Association des Paralysés de France,
5) La commission d'enquête recommande qu'Ile-de-France Mobilités poursuive le travail partenarial en cours pour honorer ses engagements avec le SMER la Tégéval, afin d'optimiser la bonne complémentarité entre les deux projets.
6) La commission d'enquête recommande au maître d'ouvrage d'informer régulièrement les riverains sur l'évolution de la phase chantier et notamment lorsque celle-ci engendrera temporairement des nuisances importantes ou des restrictions de circulation (date, durée des travaux, bruit, …).

7) La commission d'enquête recommande que la relocalisation du terrain de basket situé à l'emplacement de la future station Émile Combes soit effectivement traitée en cohérence avec le projet de la Tégéval, en charge des espaces récréatifs.

En conclusion la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres :

Émet un avis favorable à la déclaration d'utilité publique relative au projet Câble A - Téléval concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges.

Réserves :

Réserve 1 :

Le porteur du projet devra imposer dans le cahier des charges, au niveau de la conception des cabines, un dispositif occultant la vision vers le bas, de manière à éviter au maximum la covisibilité lors des passages proches des habitations.

Réserve 2 :

Concernant les problèmes acoustiques, le porteur du projet devra :

- prévoir dans le cahier des charges l'utilisation d'un câble gainé,
- effectuer des mesures de suivi acoustique en plusieurs phases : à la mise en service, 1 an après, puis régulièrement pendant plusieurs années. Au vu des résultats des mesures effectuées, des actions correctives immédiates devront être mises en œuvre, afin de respecter les objectifs fixés.

Fait à Pringy le 10 juillet 2019

La commission d'enquête :

Michel CERISIER président

Henri LADRUZE membre

Pierre ROCHE membre

6. Conclusions motivées de l'enquête parcellaire de Créteil.

Enquête publique unique,
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire
relative au projet Câble A - Téléval
concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton
et Villeneuve-Saint-Georges,
et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
Département du VAL-DE-MARNE

Projet de liaison par téléphérique urbain : Câble A - Téléval

L'enquête publique s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2019
au samedi 11 mai 2019 inclus.
Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne,
21/29 avenue du Général de Gaulle - 94000 CRETEIL.
Arrêté préfectoral n° 2019/644, en date du 01 mars 2019.

DOCUMENT "C"
CONCLUSIONS MOTIVÉES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
PARCELLAIRE DE LA COMMUNE DE CRÉTEIL.

Le 10 juillet 2019

La commission d'enquête : M. Cerisier président - H. Ladruze membre - P. Roche membre.

Le présent document est relatif au :

<u>DOCUMENT C :</u> CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :
- du projet Câble A - Téléval concernant la commune de Créteil.

6.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique.

La présente enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire concerne le projet de téléphérique urbain « Câble A – Téléval » reliant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, emportant la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme, présenté par Ile-de-France Mobilités.

Le territoire d'étude de ce projet est enclavé. Il comporte d'importantes coupures et contraintes telles que des lignes SNCF à grande vitesse, des infrastructures routières, des lignes Très Haute Tension et les voies ferrées de la plateforme fret de Valenton. Le relief marqué (plat à Créteil, coteau et plateau à Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) est également une contrainte.

Les transports routiers sont saturés, particulièrement le matin et le soir, dans ce secteur.

Les transports lourds (RER et métro) sont peu présents. Le réseau de bus souffre de fréquents retards dus à un réseau routier saturé.

Le territoire d'étude est en mutation. Les villes concernées connaissent une forte croissance démographique et d'importants projets urbains s'y développent. Les besoins en déplacements sont très importants notamment vers Créteil, ville préfecture (administrations, hôpitaux, emplois, …).

Compte tenu de la grande difficulté à prolonger la ligne 8 du métro située à Créteil, un projet de téléphérique a été initié en 2008 avec une étude réalisée par la ville de Limeil-Brévannes.

En 2010, une étude de préfaisabilité a été réalisée par le département du Val-de-Marne.

Une étude de faisabilité, réalisée en 2013, a permis de comparer différents scénarios d'aménagement prenant en compte notamment le potentiel de trafic, la desserte des populations, les emplois, l'amélioration des temps de parcours, les impacts, les coûts, …

Le transport par câble a été retenu pour son potentiel de trafic, l'amélioration du temps de parcours et ses impacts réduits sur la Tégéval, coulée verte, en cours de réalisation.

La liaison de 4,5 Km sera constituée d'un câble simple porteur / tracteur permettant d'effectuer la totalité du trajet en 17 mn, avec une vitesse commerciale de 16 km/h. Elle permettra de désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et d'assurer la connexion avec la ligne 8 du métro (Créteil - Balard), la ligne de bus 393 Trans-Val-de-Marne en site propre et, plus tard, avec la station Créteil-l'Echat du réseau Grand Paris Express (ligne 15). La fréquentation de ce moyen de transport est estimée à 1 500 voyageurs/h à l'heure de pointe (11 000 par jour) soit 3,2 millions par an.

Le coût du projet est estimé à 132 millions d'euros hors taxes. Les coûts d'exploitation et de maintenance sont estimés à 5,3 millions d'euros pour la première année, intégrant notamment les dépenses d'exploitation, l'alimentation en énergie, la maintenance du système et de l'ensemble des infrastructures.

Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine sont le patrimoine naturel à protéger, le patrimoine bâti, l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, les nuisances (bruit, émissions lumineuses, vibrations, impacts visuel et d'intrusion), la gestion des eaux pluviales et souterraine, et les risques naturels (sol et sous-sol) ou liés aux champs électromagnétiques.

Le projet est compatible avec les différents plans et schémas qui s'imposent à lui notamment avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui avait inscrit le principe d'une liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, le mode n'étant pas précisé.

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu un avis délibéré le 17 octobre 2018 dans lequel elle formule diverses recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses dans un mémoire inclus dans le dossier d'enquête.

6.2 - Déroulement de l'enquête parcellaire

La présente enquête parcellaire, menée conjointement avec une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne n° 2019/644 du 1er mars 2019 après désignation d'une commission d'enquête par décision n° E18000137/77 du 8 janvier 2019 du tribunal administratif de Melun. L'enquête s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019 soit durant quarante-huit jours consécutifs.

Le public a été informé de cette enquête par publication dans deux journaux locaux, affichage dans les différentes mairies, et information sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

Après l'obtention d'une déclaration d'utilité publique (DUP) pour la réalisation du projet de téléphérique urbain Câble A - Téléval, Ile-de-France-Mobilités, maître d'ouvrage du projet et autorité expropriante, devra acquérir les terrains nécessaires à la réalisation de l'opération par voie amiable ou par expropriation.

L'enquête parcellaire a pour objet de déterminer exactement les parcelles à acquérir et les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droits réels et les autres intéressés.

Le dossier d'enquête réglementaire comprend une notice explicative, un plan de situation, un état parcellaire et un plan parcellaire.

L'état parcellaire concerne deux propriétaires dans la commune de Créteil.

Les propriétaires ont été avisés individuellement par courrier recommandé avec avis de réception envoyé le 19 mars 2019

6.3 - Observations recueillies

La commission d'enquête a recueilli une observation qui n'est pas le fait d'un propriétaire et ne concerne pas les parcelles répertoriées dans l'état parcellaire. Elle n'est donc pas validée et a été traitée avec les observations relevant de la DUP.

6.4 - Conclusions et avis motivé de la commission d'enquête

<u>La commission d'enquête considère :</u>

- Qu'une publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.
- Que les publications dans la presse ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le Val-de-Marne 18 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les huit premiers jours de l'enquête.
- Que les propriétaires ont été avisés individuellement par courrier recommandé avec avis de réception envoyé le 19 mars 2019.
- Que le dossier, comprenant notamment un état parcellaire et un plan parcellaire, est réglementaire et a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les locaux de la mairie de Créteil.

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu 16 permanences pour recevoir le public dont quatre dans la commune de Créteil.
- Que les termes de l'arrêté préfectoral pris par l'autorité ayant organisé l'enquête, ont été respectés.
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- Que personne ne s'est présenté au cours des permanences à propos de l'enquête parcellaire.
- Que le projet de téléphérique Câble A - Téléval présente un caractère d'utilité publique.
- Que les emprises foncières déterminées sont cohérentes et incluses dans le plan général des travaux du projet.
- Que si le projet est déclaré d'utilité publique, les emprises foncières nécessaires au projet doivent devenir propriété du maître d'ouvrage par voie amiable ou par expropriation, si nécessaire, ou faire l'objet de transferts de gestion en sa faveur s'il s'agit de parcelles du domaine public.
- Qu'il n'y a pas d'opposition ou de proposition de modifier l'emprise des parcelles à acquérir de la part des propriétaires.
- Qu'il n'y a pas lieu de modifier l'emprise des parcelles à acquérir.

En conclusion la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres:

Émet un avis favorable sur l'emprise des ouvrages projetés sur la commune de Créteil selon les états et plans parcellaires tels que présentés dans le dossier d'enquête.

Fait à Pringy le 10 juillet 2019

La commission d'enquête :

Michel CERISIER président

Henri LADRUZE membre

Pierre ROCHE membre

7. Conclusions motivées de l'enquête parcellaire de Valenton.

Enquête publique unique,
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire
relative au projet Câble A - Téléval
concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton
et Villeneuve-Saint-Georges,
et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
Département du VAL-DE-MARNE

Projet de liaison par téléphérique urbain : Câble A - Téléval

L'enquête publique s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2019
au samedi 11 mai 2019 inclus.
Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne,
21/29 avenue du Général de Gaulle - 94000 CRETEIL.
Arrêté préfectoral n° 2019/644, en date du 01 mars 2019.

DOCUMENT "D"
CONCLUSIONS MOTIVÉES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
PARCELLAIRE DE LA COMMUNE DE VALENTON.

Le 10 juillet 2019

La commission d'enquête : M. Cerisier président - H. Ladruze membre - P. Roche membre.

Le présent document est relatif au :

DOCUMENT C : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :
- du projet Câble A - Téléval concernant la commune de Valenton.

7.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique.

La présente enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire concerne le projet de téléphérique urbain « Câble A – Téléval » reliant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, emportant la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme, présenté par Ile-de-France Mobilités.

Le territoire d'étude de ce projet est enclavé. Il comporte d'importantes coupures et contraintes telles que des lignes SNCF à grande vitesse, des infrastructures routières, des lignes Très Haute Tension et les voies ferrées de la plateforme fret de Valenton. Le relief marqué (plat à Créteil, coteau et plateau à Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) est également une contrainte.

Les transports routiers sont saturés, particulièrement le matin et le soir, dans ce secteur.

Les transports lourds (RER et métro) sont peu présents. Le réseau de bus souffre de fréquents retards dus à un réseau routier saturé.

Le territoire d'étude est en mutation. Les villes concernées connaissent une forte croissance démographique et d'importants projets urbains s'y développent. Les besoins en déplacements sont très importants notamment vers Créteil, ville préfecture (administrations, hôpitaux, emplois, …).

Compte tenu de la grande difficulté à prolonger la ligne 8 du métro située à Créteil, un projet de téléphérique a été initié en 2008 avec une étude réalisée par la ville de Limeil-Brévannes.

En 2010, une étude de préfaisabilité a été réalisée par le département du Val-de-Marne.

Une étude de faisabilité, réalisée en 2013, a permis de comparer différents scénarios d'aménagement prenant en compte notamment le potentiel de trafic, la desserte des populations, les emplois, l'amélioration des temps de parcours, les impacts, les coûts, …

Le transport par câble a été retenu pour son potentiel de trafic, l'amélioration du temps de parcours et ses impacts réduits sur la Tégéval, coulée verte, en cours de réalisation.

La liaison de 4,5 Km sera constituée d'un câble simple porteur / tracteur permettant d'effectuer la totalité du trajet en 17 mn, avec une vitesse commerciale de 16 km/h. Elle permettra de désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et d'assurer la connexion avec la ligne 8 du métro (Créteil - Balard), la ligne de bus 393 Trans-Val-de-Marne en site propre et, plus tard, avec la station Créteil-l'Echat du réseau Grand Paris Express (ligne 15). La fréquentation de ce moyen de transport est estimée à 1 500 voyageurs/h à l'heure de pointe (11 000 par jour) soit 3,2 millions par an.

Le coût du projet est estimé à 132 millions d'euros hors taxes. Les coûts d'exploitation et de maintenance sont estimés à 5,3 millions d'euros pour la première année, intégrant notamment les dépenses d'exploitation, l'alimentation en énergie, la maintenance du système et de l'ensemble des infrastructures.

Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine sont le patrimoine naturel à protéger, le patrimoine bâti, l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, les nuisances (bruit, émissions lumineuses, vibrations, impacts visuel et d'intrusion), la gestion des eaux pluviales et souterraine, et les risques naturels (sol et sous-sol) ou liés aux champs électromagnétiques.

Le projet est compatible avec les différents plans et schémas qui s'imposent à lui notamment avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui avait inscrit le principe d'une liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, le mode n'étant pas précisé.

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu un avis délibéré le 17 octobre 2018 dans lequel elle formule diverses recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses dans un mémoire inclus dans le dossier d'enquête.

7.2 - Déroulement de l'enquête parcellaire

La présente enquête parcellaire, menée conjointement avec une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne n° 2019/644 du 1er mars 2019 après désignation d'une commission d'enquête par décision n° E18000137/77 du 8 janvier 2019 du tribunal administratif de Melun. L'enquête s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019 soit durant quarante-huit jours consécutifs.

Le public a été informé de cette enquête par publication dans deux journaux locaux, affichage dans les différentes mairies, et information sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

Après l'obtention d'une déclaration d'utilité publique (DUP) pour la réalisation du projet de téléphérique urbain Câble A – Téléval, Ile-de-France-Mobilités, maître d'ouvrage du projet et autorité expropriante, devra acquérir les terrains nécessaires à la réalisation de l'opération par voie amiable ou par expropriation.

L'enquête parcellaire a pour objet de déterminer exactement les parcelles à acquérir et les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droits réels et les autres intéressés.

Le dossier d'enquête réglementaire comprend une notice explicative, un plan de situation, un état parcellaire et un plan parcellaire.

L'état parcellaire concerne un propriétaire dans la commune de Valenton.

Les propriétaires ont été avisés individuellement par courrier recommandé avec avis de réception envoyé le 19 mars 2019

Un affichage en mairie des notifications non parvenues aux propriétaires, a bien été effectué, conformément à l'article R.131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

7.3 - Observations recueillies

Durant cette enquête, aucune observation n'a été déposée sur le registre d'enquête spécifique à la commune de Valenton. Personne ne s'est présenté durant les permanences en ce qui concerne l'enquête parcellaire.

7.4 - Conclusions et avis motivé de la commission d'enquête

<u>La commission d'enquête considère :</u>

- Qu'une publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.
- Que les publications dans la presse ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le Val-de-Marne 18 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les huit premiers jours de l'enquête.
- Que les propriétaires ont été avisés individuellement par courrier recommandé avec avis de réception envoyé le 19 mars 2019.

- Que l'affichage en mairie des notifications non parvenues aux propriétaires, a bien été effectué, conformément à l'article R.131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
- Que le dossier, comprenant notamment un état parcellaire et un plan parcellaire, est réglementaire et a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les locaux de la mairie de Valenton.
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu 16 permanences pour recevoir le public dont quatre dans la commune de Valenton.
- Que les termes de l'arrêté préfectoral pris par l'autorité ayant organisé l'enquête, ont été respectés.
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- Que personne ne s'est présenté au cours des permanences à propos de l'enquête parcellaire.
- Qu'aucune observation concernant cette enquête parcellaire n'a été relevée dans le registre mis à la disposition du public.
- Que le projet de téléphérique Câble A - Téléval présente un caractère d'utilité publique,
- Que les emprises foncières déterminées sont cohérentes et incluses dans le plan général des travaux du projet.
- Que si le projet est déclaré d'utilité publique, les emprises foncières nécessaires au projet doivent devenir propriété du maître d'ouvrage par voie amiable ou par expropriation, si nécessaire, ou faire l'objet de transferts de gestion en sa faveur s'il s'agit de parcelles du domaine public.
- Que si le projet est déclaré d'utilité publique, les emprises foncières nécessaires au projet doivent devenir propriété du maître d'ouvrage par voie amiable ou par expropriation, si nécessaire.
- Qu'il n'y a pas d'opposition ou de proposition de modifier l'emprise des parcelles à acquérir de la part du propriétaire.
- Qu'il n'y a pas lieu de modifier l'emprise des parcelles à acquérir.

En conclusion la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres:

Émet un avis favorable sur l'emprise des ouvrages projetés sur la commune de Valenton selon les états et plans parcellaires tels que présentés dans le dossier d'enquête.

Fait à Pringy le 10 juillet 2019

La commission d'enquête :

Michel CERISIER président

Henri LADRUZE membre

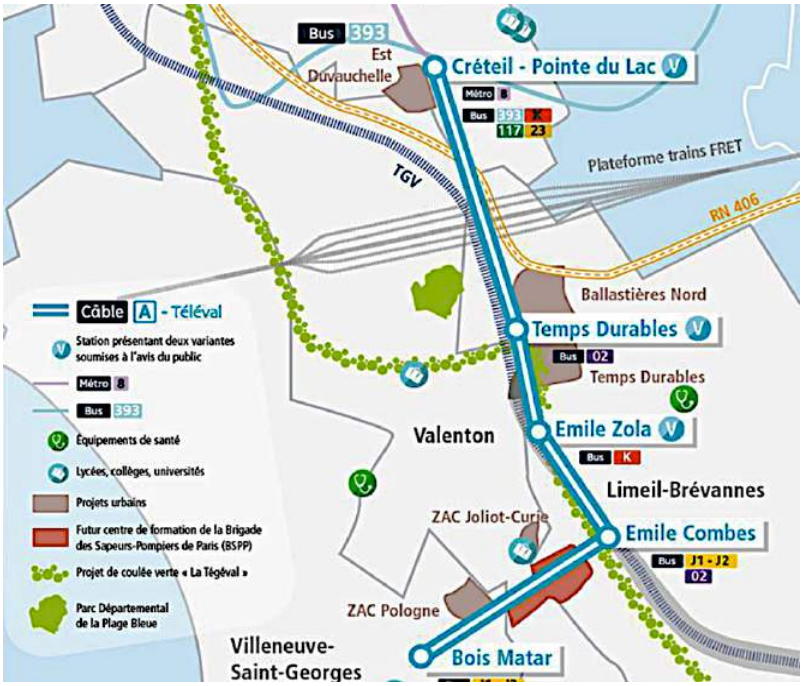
Pierre ROCHE membre

8. Conclusions motivées de l'enquête parcellaire de Limeil-Brévannes.

Enquête publique unique,
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire
relative au projet Câble A - Téléval
concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton
et Villeneuve-Saint-Georges,
et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
Département du VAL-DE-MARNE

Projet de liaison par téléphérique urbain : Câble A - Téléval



L'enquête publique s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2019
au samedi 11 mai 2019 inclus.
Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne,
21/29 avenue du Général de Gaulle - 94000 CRETEIL.
Arrêté préfectoral n° 2019/644, en date du 01 mars 2019.

DOCUMENT "E"
CONCLUSIONS MOTIVÉES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
PARCELLAIRE DE LA COMMUNE DE LIMEIL-BRÉVANNES

Le 10 juillet 2019

La commission d'enquête : M. Cerisier président - H. Ladruze membre - P. Roche membre.

Le présent document est relatif au :

<u>DOCUMENT C :</u> CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :

- du projet Câble A - Téléval concernant la commune de Limeil-Brévannes.

8.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique.

le projet de téléphérique urbain « Câble A – Téléval » reliant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, emportant la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme, présenté par Ile-de-France Mobilités.

Le territoire d'étude de ce projet est enclavé. Il comporte d'importantes coupures et contraintes telles que des lignes SNCF à grande vitesse, des infrastructures routières, des lignes Très Haute Tension et les voies ferrées de la plateforme fret de Valenton. Le relief marqué (plat à Créteil, coteau et plateau à Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) est également une contrainte.

Les transports routiers sont saturés, particulièrement le matin et le soir, dans ce secteur.

Les transports lourds (RER et métro) sont peu présents. Le réseau de bus souffre de fréquents retards dus à un réseau routier saturé.

Le territoire d'étude est en mutation. Les villes concernées connaissent une forte croissance démographique et d'importants projets urbains s'y développent. Les besoins en déplacements sont très importants notamment vers Créteil, ville préfecture (administrations, hôpitaux, emplois, …).

Compte tenu de la grande difficulté à prolonger la ligne 8 du métro située à Créteil, un projet de téléphérique a été initié en 2008 avec une étude réalisée par la ville de Limeil-Brévannes.

En 2010, une étude de préfaisabilité a été réalisée par le département du Val-de-Marne.

Une étude de faisabilité, réalisée en 2013, a permis de comparer différents scénarios d'aménagement prenant en compte notamment le potentiel de trafic, la desserte des populations, les emplois, l'amélioration des temps de parcours, les impacts, les coûts, …

Le transport par câble a été retenu pour son potentiel de trafic, l'amélioration du temps de parcours et ses impacts réduits sur la Tégéval, coulée verte, en cours de réalisation.

La liaison de 4,5 Km sera constituée d'un câble simple porteur / tracteur permettant d'effectuer la totalité du trajet en 17 mn, avec une vitesse commerciale de 16 km/h. Elle permettra de désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et d'assurer la connexion avec la ligne 8 du métro (Créteil - Balard), la ligne de bus 393 Trans-Val-de-Marne en site propre et, plus tard, avec la station Créteil-l'Echat du réseau Grand Paris Express (ligne 15). La fréquentation de ce moyen de transport est estimée à 1 500 voyageurs/h à l'heure de pointe (11 000 par jour) soit 3,2 millions par an.

Le coût du projet est estimé à 132 millions d'euros hors taxes. Les coûts d'exploitation et de maintenance sont estimés à 5,3 millions d'euros pour la première année, intégrant notamment les dépenses d'exploitation, l'alimentation en énergie, la maintenance du système et de l'ensemble des infrastructures.

Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine sont le patrimoine naturel à protéger, le patrimoine bâti, l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, les nuisances (bruit, émissions lumineuses, vibrations, impacts visuel et d'intrusion), la gestion des eaux pluviales et souterraine, et les risques naturels (sol et sous-sol) ou liés aux champs électromagnétiques.

Le projet est compatible avec les différents plans et schémas qui s'imposent à lui notamment avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui avait inscrit le principe d'une liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, le mode n'étant pas précisé.

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu un avis délibéré le 17 octobre 2018 dans lequel elle formule diverses recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses dans un mémoire inclus dans le dossier d'enquête.

8.2 - Déroulement de l'enquête parcellaire

La présente enquête parcellaire, menée conjointement avec une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne n° 2019/644 du 1er mars 2019 après désignation d'une commission d'enquête par décision n° E18000137/77 du 8 janvier 2019 du tribunal administratif de Melun. L'enquête s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019 soit durant quarante-huit jours consécutifs.

Le public a été informé de cette enquête par publication dans deux journaux locaux, affichage dans les différentes mairies, et information sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

Après l'obtention d'une déclaration d'utilité publique (DUP) pour la réalisation du projet de téléphérique urbain Câble A – Téléval, Ile-de-France-Mobilités, maître d'ouvrage du projet et autorité expropriante, devra acquérir les terrains nécessaires à la réalisation de l'opération par voie amiable ou par expropriation.

L'enquête parcellaire a pour objet de déterminer exactement les parcelles à acquérir et les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droits réels et les autres intéressés.

Le dossier d'enquête réglementaire comprend une notice explicative, un plan de situation, un état parcellaire et un plan parcellaire.

L'état parcellaire concerne sept propriétaires dans la commune de Limeil-Brévannes.

Les propriétaires ont été avisés individuellement par courrier recommandé avec avis de réception envoyé le 19 mars 2019

Un affichage en mairie des notifications non parvenues aux propriétaires, a bien été effectué, conformément à l'article R.131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

8.3 - Observations recueillies

Durant cette enquête, aucune observation n'a été déposée sur le registre d'enquête spécifique à la commune de Limeil-Brévannes. Personne ne s'est présenté durant les permanences en ce qui concerne l'enquête parcellaire.

8.4 - Conclusions et avis motivé de la commission d'enquête

<u>La commission d'enquête considère :</u>

- Qu'une publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.
- Que les publications dans la presse ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le Val-de-Marne 18 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les huit premiers jours de l'enquête.
- Que les propriétaires ont été avisés individuellement par courrier recommandé avec avis de réception envoyé le 19 mars 2019.

- Que l'affichage en mairie des notifications non parvenues aux propriétaires, a bien été effectué, conformément à l'article R.131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
- Que le dossier, comprenant notamment un état parcellaire et un plan parcellaire, est réglementaire et a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les locaux de la mairie de Limeil-Brévannes.
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu 16 permanences pour recevoir le public dont quatre dans la commune de Limeil-Brévannes.
- Que les termes de l'arrêté préfectoral pris par l'autorité ayant organisé l'enquête, ont été respectés.
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- Que personne ne s'est présenté au cours des permanences à propos de l'enquête parcellaire.
- Qu'aucune observation concernant cette enquête parcellaire n'a été relevée dans le registre mis à la disposition du public.
- Que le projet de téléphérique Câble A - Téléval présente un caractère d'utilité publique,
- Que les emprises foncières déterminées sont cohérentes et incluses dans le plan général des travaux du projet.
- Que si le projet est déclaré d'utilité publique, les emprises foncières nécessaires au projet doivent devenir propriété du maître d'ouvrage par voie amiable ou par expropriation, si nécessaire, ou faire l'objet de transferts de gestion en sa faveur s'il s'agit de parcelles du domaine public.
- Qu'il n'y a pas d'opposition ou de proposition de modifier l'emprise des parcelles à acquérir de la part du propriétaire.
- Qu'il n'y a pas lieu de modifier l'emprise des parcelles à acquérir.

En conclusion la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres :

Émet un avis favorable sur l'emprise des ouvrages projetés sur la commune de Limeil-Brévannes selon les états et plans parcellaires tels que présentés dans le dossier d'enquête.

Fait à Prangy le 10 juillet 2019

La commission d'enquête :

Michel CERISIER président

Henri LADRUZE membre

Pierre ROCHE membre

9. Conclusions motivées de l'enquête parcellaire de Villeneuve-Saint-Georges.

Enquête publique unique,
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire
relative au projet Câble A - Téléval
concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton
et Villeneuve-Saint-Georges,
et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
Département du VAL-DE-MARNE

Projet de liaison par téléphérique urbain : Câble A - Téléval

L'enquête publique s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2019 au samedi 11 mai 2019 inclus.
Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne, 21/29 avenue du Général de Gaulle - 94000 CRETEIL.
Arrêté préfectoral n° 2019/644, en date du 01 mars 2019.

DOCUMENT "F"
CONCLUSIONS MOTIVÉES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE PARCELLAIRE DE LA COMMUNE DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES.

Le 10 juillet 2019

La commission d'enquête : M. Cerisier président - H. Ladruze membre - P. Roche membre.

Le présent document est relatif au :

<u>DOCUMENT F :</u> CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :

- du projet Câble A - Téléval concernant la commune de Villeneuve-Saint-Georges.

9.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique.

La présente enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire concerne le projet de téléphérique urbain « Câble A – Téléval » reliant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, emportant la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme, présenté par Ile-de-France Mobilités.

Le territoire d'étude de ce projet est enclavé. Il comporte d'importantes coupures et contraintes telles que des lignes SNCF à grande vitesse, des infrastructures routières, des lignes Très Haute Tension et les voies ferrées de la plateforme fret de Valenton. Le relief marqué (plat à Créteil, coteau et plateau à Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) est également une contrainte.

Les transports routiers sont saturés, particulièrement le matin et le soir, dans ce secteur.

Les transports lourds (RER et métro) sont peu présents. Le réseau de bus souffre de fréquents retards dus à un réseau routier saturé.

Le territoire d'étude est en mutation. Les villes concernées connaissent une forte croissance démographique et d'importants projets urbains s'y développent. Les besoins en déplacements sont très importants notamment vers Créteil, ville préfecture (administrations, hôpitaux, emplois, …).

Compte tenu de la grande difficulté à prolonger la ligne 8 du métro située à Créteil, un projet de téléphérique a été initié en 2008 avec une étude réalisée par la ville de Limeil-Brévannes.

En 2010, une étude de préfaisabilité a été réalisée par le département du Val-de-Marne.

Une étude de faisabilité, réalisée en 2013, a permis de comparer différents scénarios d'aménagement prenant en compte notamment le potentiel de trafic, la desserte des populations, les emplois, l'amélioration des temps de parcours, les impacts, les coûts, …

Le transport par câble a été retenu pour son potentiel de trafic, l'amélioration du temps de parcours et ses impacts réduits sur la Tégéval, coulée verte, en cours de réalisation.

La liaison de 4,5 Km sera constituée d'un câble simple porteur / tracteur permettant d'effectuer la totalité du trajet en 17 mn, avec une vitesse commerciale de 16 km/h. Elle permettra de désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et d'assurer la connexion avec la ligne 8 du métro (Créteil - Balard), la ligne de bus 393 Trans-Val-de-Marne en site propre et, plus tard, avec la station Créteil-l'Echat du réseau Grand Paris Express (ligne 15). La fréquentation de ce moyen de transport est estimée à 1 500 voyageurs/h à l'heure de pointe (11 000 par jour) soit 3,2 millions par an.

Le coût du projet est estimé à 132 millions d'euros hors taxes. Les coûts d'exploitation et de maintenance sont estimés à 5,3 millions d'euros pour la première année, intégrant notamment les dépenses d'exploitation, l'alimentation en énergie, la maintenance du système et de l'ensemble des infrastructures.

Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine sont le patrimoine naturel à protéger, le patrimoine bâti, l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, les nuisances (bruit, émissions lumineuses, vibrations, impacts visuel et d'intrusion), la gestion des eaux pluviales et souterraine, et les risques naturels (sol et sous-sol) ou liés aux champs électromagnétiques.

Le projet est compatible avec les différents plans et schémas qui s'imposent à lui notamment avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui avait inscrit le principe d'une liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, le mode n'étant pas précisé.

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu un avis délibéré le 17 octobre 2018 dans lequel elle formule diverses recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses dans un mémoire inclus dans le dossier d'enquête.

9.2 - Déroulement de l'enquête parcellaire

La présente enquête parcellaire, menée conjointement avec une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne n° 2019/644 du 1er mars 2019 après désignation d'une commission d'enquête par décision n° E18000137/77 du 8 janvier 2019 du tribunal administratif de Melun. L'enquête s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019 soit durant quarante-huit jours consécutifs.

Le public a été informé de cette enquête par publication dans deux journaux locaux, affichage dans les différentes mairies, et information sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

Après l'obtention d'une déclaration d'utilité publique (DUP) pour la réalisation du projet de téléphérique urbain Câble A – Téléval, Ile-de-France-Mobilités, maître d'ouvrage du projet et autorité expropriante, devra acquérir les terrains nécessaires à la réalisation de l'opération par voie amiable ou par expropriation.

L'enquête parcellaire a pour objet de déterminer exactement les parcelles à acquérir et les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droits réels et les autres intéressés.

Le dossier d'enquête réglementaire comprend une notice explicative, un plan de situation, un état parcellaire et un plan parcellaire.

L'état parcellaire concerne un propriétaire dans la commune de Villeneuve-Saint-Georges.

Les propriétaires ont été avisés individuellement par courrier recommandé avec avis de réception envoyé le 19 mars 2019

Un affichage en mairie des notifications non parvenues aux propriétaires, a bien été effectué, conformément à l'article R.131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

9.3 - Observations recueillies

Durant cette enquête, une observation a été déposée sur le registre d'enquête spécifique à la commune de Villeneuve-Saint-Georges. Une personne s'est présentée durant les permanences en ce qui concerne l'enquête parcellaire.

Observation de M. Olivier MALLEN, « La Martiniquaise » CFEPP - Parcelles AM337 et AM339

Il est demandé que le périmètre d'implantation des pylônes soit réduit à deux parcelles (à créer) avec une emprise réduite qui permette la continuité de l'exploitation de l'activité industrielle.
Le maître d'ouvrage a répondu que les emprises mises à l'enquête parcellaire correspondent à des surfaces maximales afin que les pylônes puissent être implantés dans du foncier maîtrisable et s'est engagé à poursuivre le dialogue amiable afin d'aboutir à une implantation de pylône la plus adaptée avec l'exploitation du site.

La commission d'enquête considère que les emprises des parcelles à acquérir sont nécessaires à la réalisation du projet, conformes au projet de déclaration d'utilité publique et qu'il n'y a pas lieu à en modifier l'emprise ou la contenance.

9.4 - Conclusions et avis motivé de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère :

- Qu'une publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.
- Que les publications dans la presse ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le Val-de-Marne 18 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les huit premiers jours de l'enquête.
- Que les propriétaires ont été avisés individuellement par courrier recommandé avec avis de réception envoyés le 19 mars 2019.
- Que le dossier, comprenant notamment un état parcellaire et un plan parcellaire, est réglementaire et a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les locaux de la mairie de Villeneuve-Saint-Georges.
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu 16 permanences pour recevoir le public dont quatre dans la commune de Villeneuve-Saint-Georges.
- Que les termes de l'arrêté préfectoral pris par l'autorité ayant organisé l'enquête, ont été respectés.
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.
- Qu'une personne s'est présentée au cours des permanences à propos de l'enquête parcellaire.
- Qu'une observation concernant cette enquête parcellaire a été relevée dans le registre mis à la disposition du public et que le maître d'ouvrage et la commission d'enquête y ont répondu.
- Que le projet de téléphérique Câble A - Téléval présente un caractère d'utilité publique,
- Que les emprises foncières déterminées sont cohérentes et incluses dans le plan général des travaux du projet.
- Que si le projet est déclaré d'utilité publique, les emprises foncières nécessaires au projet doivent devenir propriété du maître d'ouvrage par voie amiable ou par expropriation, si nécessaire, ou faire l'objet de transferts de gestion en sa faveur s'il s'agit de parcelles du domaine public.
- Que si le projet est déclaré d'utilité publique, les emprises foncières nécessaires au projet doivent devenir propriété du maître d'ouvrage par voie amiable ou par expropriation, si nécessaire.
- Qu'il n'y a pas lieu de modifier l'emprise des parcelles à acquérir.

En conclusion la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres :

Émet un avis favorable sur l'emprise des ouvrages projetés sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges selon les états et plans parcellaires tels que présentés dans le dossier d'enquête.

Fait à Pringy le 10 juillet 2019

La commission d'enquête :

Michel CERISIER président

Henri LADRUZE membre

Pierre ROCHE membre

10. Conclusions motivées et avis sur la mise en compatibilité du PLU de Créteil.

Enquête publique unique,
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire
relative au projet Câble A - Téléval
concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton
et Villeneuve-Saint-Georges,
et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
Département du VAL-DE-MARNE

Projet de liaison par téléphérique urbain : Câble A - Téléval

L'enquête publique s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2019 au samedi 11 mai 2019 inclus.
Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne, 21/29 avenue du Général de Gaulle - 94000 CRETEIL.
Arrêté préfectoral n° 2019/644, en date du 01 mars 2019.

DOCUMENT "G"
CONCLUSIONS MOTIVÉES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE VALANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA VILLE DE CRÉTEIL.

Le 10 juillet 2019

La commission d'enquête : M. Cerisier président - H. Ladruze membre - P. Roche membre.

Le présent document est relatif au :

<u>DOCUMENT G :</u> CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- entraînant la mise en comptabilité du PLU de la commune de Créteil,

10.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique.

La présente enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire concerne le projet de téléphérique urbain « Câble A – Téléval » reliant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, emportant la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme, présenté par Ile-de-France Mobilités.

Le territoire d'étude de ce projet est enclavé. Il comporte d'importantes coupures et contraintes telles que des lignes SNCF à grande vitesse, des infrastructures routières, des lignes Très Haute Tension et les voies ferrées de la plateforme fret de Valenton. Le relief marqué (plat à Créteil, coteau et plateau à Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) est également une contrainte.

Les transports routiers sont saturés, particulièrement le matin et le soir, dans ce secteur.

Les transports lourds (RER et métro) sont peu présents. Le réseau de bus souffre de fréquents retards dus à un réseau routier saturé.

Le territoire d'étude est en mutation. Les villes concernées connaissent une forte croissance démographique et d'importants projets urbains s'y développent. Les besoins en déplacements sont très importants notamment vers Créteil, ville préfecture (administrations, hôpitaux, emplois, …).

Compte tenu de la grande difficulté à prolonger la ligne 8 du métro située à Créteil, un projet de téléphérique a été initié en 2008 avec une étude réalisée par la ville de Limeil-Brévannes.

En 2010, une étude de préfaisabilité a été réalisée par le département du Val-de-Marne.

Une étude de faisabilité, réalisée en 2013, a permis de comparer différents scénarios d'aménagement prenant en compte notamment le potentiel de trafic, la desserte des populations, les emplois, l'amélioration des temps de parcours, les impacts, les coûts, …

Le transport par câble a été retenu pour son potentiel de trafic, l'amélioration du temps de parcours et ses impacts réduits sur la Tégéval, coulée verte, en cours de réalisation.

La liaison de 4,5 Km sera constituée d'un câble simple porteur / tracteur permettant d'effectuer la totalité du trajet en 17 mn, avec une vitesse commerciale de 16 km/h. Elle permettra de désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et d'assurer la connexion avec la ligne 8 du métro (Créteil - Balard), la ligne de bus 393 Trans-Val-de-Marne en site propre et, plus tard, avec la station Créteil-l'Echat du réseau Grand Paris Express (ligne 15). La fréquentation de ce moyen de transport est estimée à 1 500 voyageurs/h à l'heure de pointe (11 000 par jour) soit 3,2 millions par an.

Le coût du projet est estimé à 132 millions d'euros hors taxes. Les coûts d'exploitation et de maintenance sont estimés à 5,3 millions d'euros pour la première année, intégrant notamment les dépenses d'exploitation, l'alimentation en énergie, la maintenance du système et de l'ensemble des infrastructures.

Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine sont le patrimoine naturel à protéger, le patrimoine bâti, l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, les nuisances (bruit, émissions lumineuses, vibrations, impacts visuel et d'intrusion), la gestion des eaux pluviales et souterraine, et les risques naturels (sol et sous-sol) ou liés aux champs électromagnétiques.

Le projet est compatible avec les différents plans et schémas qui s'imposent à lui notamment avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui avait inscrit le principe d'une liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, le mode n'étant pas précisé.

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu un avis délibéré le 17 octobre 2018 dans lequel elle formule diverses recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses dans un mémoire inclus dans le dossier d'enquête.

10.2 - Déroulement de l'enquête publique.

Cette enquête publique unique a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne n° 2019/644 du 1er mars 2019 après désignation d'une commission d'enquête par décision n° E18000137/77 du 8 janvier 2019 du tribunal administratif de Melun. L'enquête publique s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019 soit durant quarante-huit jours consécutifs.

Le public a été informé de cette enquête conformément à la règlementation en vigueur, par publication dans deux journaux locaux, affichage dans les différentes mairies, et information sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

10.3 - Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU)

Le territoire de la commune de Créteil (11,43 km²), impacté par cette réalisation, est couvert par un plan local d'urbanisme qui a été approuvé le 8 décembre 2013 et modifié ou révisé à plusieurs reprises. La dernière modification date du 21 juin 2017.

<u>Rapport de présentation</u>

Le projet du Câble A est compatible avec le rapport de présentation.

<u>Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)</u>

Le projet du Câble A est compatible avec le PADD.

<u>Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)</u>

Le projet du Câble A est compatible avec les OAP.

<u>Règlement</u>

Les dispositions générales du règlement sont modifiées :

- ajout d'un article 9 relatif aux dispositions concernant le projet du Câble A,

Article 9 : dispositions relatives au projet du Câble A :

> *"Compte tenu des caractéristiques techniques et de sécurité de celui-ci ainsi que de l'intérêt général qu'il revêt, les dispositions inscrites aux articles 3, et 5 à 13 des zones UA, UK et UB ne s'appliquent pas au projet du Câble A. Ces exonérations sont valables sous réserve que les constructions prennent en compte le cadre bâti et paysager environnant. Le projet du Câble A respectera le règlement d'assainissement départemental".*

- les règles des articles 3 et 5 à 13 sont levées pour le projet, sous réserve qu'il prenne en compte le cadre bâti et paysager environnant,

- autorisation explicite des aménagements liés au projet du Câble A au sein des zones UA, UK et UB,

- renvoi vers l'article 9 des dispositions générales du règlement qui précise les conditions de constructibilité accordées au projet du Câble A.

10.4 - Avis de la municipalité

Le conseil municipal de Créteil, lors de sa délibération du 11 février 2019, a rappelé son soutien au projet de Câble A - Téléval dans ses composantes environnementales et de développement de la mobilité des habitants des communes traversées par le téléphérique urbain et a émis un **avis défavorable** au tracé proposé par Ile-de-France Mobilités et s'oppose à la modification du PLU, telle que présentée au dossier, dans l'état du tracé.

Le maître d'ouvrage a répondu que le tracé du Câble A retenu au dossier d'enquête d'utilité publique s'inscrit pleinement dans les orientations générales concernant le transport du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Créteil dans sa version en vigueur (dernière modification en juin 2017) et que le schéma indicatif des orientations du PADD identifie graphiquement le projet de Téléval dans le même fuseau que celui soumis à enquête publique. Le Câble A est également cité à plusieurs reprises dans le rapport de présentation du PLU, qui explique le choix ainsi retenu dans le PADD. Ces deux documents du PLU (PADD et rapport de présentation) sont, en conséquence, d'ores-et-déjà compatibles avec le projet, ce qui explique le fait que la procédure de mise en compatibilité du PLU de Créteil n'a porté que sur le seul règlement.
La commission d'enquête constate que les documents d'urbanisme de la ville de Créteil (PADD, OAP et rapport de présentation) sont déjà compatibles avec le projet de téléphérique. L'avis du conseil municipal de la commune concernant l'opposition à la modification du PLU n'apparaît pas justifié puisqu'il s'agit ici d'une mise en compatibilité liée à une déclaration d'utilité publique.

10.5 - Observations du public

Le public a émis une observation concernant la mise en compatibilité du PLU des quatre communes en indiquant qu'Ile-de-France Mobilités s'affranchit des contraintes d'urbanisme pour permettre la réalisation de tous ses ouvrages.

Le maître d'ouvrage a répondu que cette formulation est inexacte car il s'agit ici d'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme codifiée par le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L.153-54 qui prévoit que la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération, ouverte par le préfet, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. Cette mise en compatibilité (intrinsèquement liée à la notion d'utilité publique) ne libère en aucun cas le maître d'ouvrage de ses obligations en matière d'urbanisme.
La commission d'enquête confirme que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme fait partie légalement de l'utilité publique d'un projet. En effet, celui-ci ne pourrait pas se réaliser si les règles d'urbanisme des communes traversées l'interdisaient. Ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage de l'obligation de respecter les règles d'urbanisme en vigueur.

10.6 - Avis motivé de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère :

- Que l'enquête relative à la mise en compatibilité du PLU s'est déroulée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme.
- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.
- Que les publications dans la presse ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le Val-de-Marne 18 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les huit premiers jours de l'enquête.

- Que le dossier relatif à la « mise en compatibilité du PLU a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans la mairie de Créteil, commune concernée par cette mise en compatibilité et que les documents étaient explicites,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu 16 permanences pour recevoir le public dont quatre dans la commune de Créteil concernée par la mise en compatibilité de son PLU.
- Que les termes de l'arrêté préfectoral pris par l'autorité ayant organisé l'enquête, ont été respectés.
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.
- Qu'une observation concernant la mise en compatibilité du PLU a été relevée dans les différents registres mis à la disposition du public et que des réponses ont été apportées par le maître d'ouvrage et par la commission d'enquête.
- Que dans sa délibération du 11 février 2019, le conseil municipal de la commune a émis un avis défavorable au projet et s'est opposé à la modification du PLU telle que présentée au dossier dans l'état du tracé.
- Que le projet proposé présente un caractère d'utilité publique.
- Que la mise en compatibilité du PLU de la commune est nécessaire à la réalisation du projet, ceci découlant des conclusions émises sur son utilité publique.

En conclusion la commission d'enquête, à l'unanimité :

Émet un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Créteil selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique.

Fait à Pringy le 10 juillet 2019

La commission d'enquête :

Michel CERISIER président

Henri LADRUZE membre

Pierre ROCHE membre

11. Conclusions motivées et avis sur la mise en compatibilité du PLU de Valenton.

Enquête publique unique,
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire
relative au projet Câble A - Téléval
concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton
et Villeneuve-Saint-Georges,
et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
Département du VAL-DE-MARNE

Projet de liaison par téléphérique urbain : Câble A - Téléval

L'enquête publique s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2019 au samedi 11 mai 2019 inclus.
Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne, 21/29 avenue du Général de Gaulle - 94000 CRETEIL.
Arrêté préfectoral n° 2019/644, en date du 01 mars 2019.

DOCUMENT "H"
CONCLUSIONS MOTIVÉES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE VALANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA VILLE DE VALENTON.

Le 10 juillet 2019

La commission d'enquête : M. Cerisier président - H. Ladruze membre - P. Roche membre.

Le présent document est relatif au :

<u>DOCUMENT H :</u> CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- entraînant la mise en comptabilité du PLU de la commune de Valenton,

11.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique.

La présente enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire concerne le projet de téléphérique urbain « Câble A – Téléval » reliant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, emportant la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme, présenté par Ile-de-France Mobilités.

Le territoire d'étude de ce projet est enclavé. Il comporte d'importantes coupures et contraintes telles que des lignes SNCF à grande vitesse, des infrastructures routières, des lignes Très Haute Tension et les voies ferrées de la plateforme fret de Valenton. Le relief marqué (plat à Créteil, coteau et plateau à Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) est également une contrainte.

Les transports routiers sont saturés, particulièrement le matin et le soir, dans ce secteur.

Les transports lourds (RER et métro) sont peu présents. Le réseau de bus souffre de fréquents retards dus à un réseau routier saturé.

Le territoire d'étude est en mutation. Les villes concernées connaissent une forte croissance démographique et d'importants projets urbains s'y développent. Les besoins en déplacements sont très importants notamment vers Créteil, ville préfecture (administrations, hôpitaux, emplois, …).

Compte tenu de la grande difficulté à prolonger la ligne 8 du métro située à Créteil, un projet de téléphérique a été initié en 2008 avec une étude réalisée par la ville de Limeil-Brévannes.

En 2010, une étude de préfaisabilité a été réalisée par le département du Val-de-Marne.

Une étude de faisabilité, réalisée en 2013, a permis de comparer différents scénarios d'aménagement prenant en compte notamment le potentiel de trafic, la desserte des populations, les emplois, l'amélioration des temps de parcours, les impacts, les coûts, …

Le transport par câble a été retenu pour son potentiel de trafic, l'amélioration du temps de parcours et ses impacts réduits sur la Tégéval, coulée verte, en cours de réalisation.

La liaison de 4,5 Km sera constituée d'un câble simple porteur / tracteur permettant d'effectuer la totalité du trajet en 17 mn, avec une vitesse commerciale de 16 km/h. Elle permettra de désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et d'assurer la connexion avec la ligne 8 du métro (Créteil – Balard), la ligne de bus 393 Trans-Val-de-Marne en site propre et, plus tard, avec la station Créteil-l'Echat du réseau Grand Paris Express (ligne 15). La fréquentation de ce moyen de transport est estimée à 1 500 voyageurs/h à l'heure de pointe (11 000 par jour) soit 3,2 millions par an.

Le coût du projet est estimé à 132 millions d'euros hors taxes. Les coûts d'exploitation et de maintenance sont estimés à 5,3 millions d'euros pour la première année, intégrant notamment les dépenses d'exploitation, l'alimentation en énergie, la maintenance du système et de l'ensemble des infrastructures.

Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine sont le patrimoine naturel à protéger, le patrimoine bâti, l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, les nuisances (bruit, émissions lumineuses, vibrations, impacts visuel et d'intrusion), la gestion des eaux pluviales et souterraine, et les risques naturels (sol et sous-sol) ou liés aux champs électromagnétiques.

Le projet est compatible avec les différents plans et schémas qui s'imposent à lui notamment avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui avait inscrit le principe d'une liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, le mode n'étant pas précisé.

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu un avis délibéré le 17 octobre 2018 dans lequel elle formule diverses recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses dans un mémoire inclus dans le dossier d'enquête.

11.2 – Déroulement de l'enquête publique.

Cette enquête publique unique a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne n° 2019/644 du 1er mars 2019 après désignation d'une commission d'enquête par décision n° E18000137/77 du 8 janvier 2019 du tribunal administratif de Melun. L'enquête publique s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019 soit durant quarante-huit jours consécutifs.

Le public a été informé de cette enquête conformément à la règlementation en vigueur, par publication dans deux journaux locaux, affichage dans les différentes mairies, et information sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

11.3 – Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU)

Le territoire de la commune de Valenton (5,31 km²), impacté par cette réalisation, est couvert par un plan local d'urbanisme (PLU) qui a été approuvé le 22 juin 2004 et modifié ou révisé à plusieurs reprises. Sa révision a été approuvée par délibération du Conseil territorial de l'Établissement Public Grand Orly Seine-Bièvre le 13 décembre 2016.

<u>Rapport de présentation :</u>

- Le projet du Câble A est compatible avec le rapport de présentation.

<u>Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) :</u>

- La réalisation du Câble A fait partie des grandes orientations d'aménagement de la commune. Cependant le projet n'est pas compatible avec l'objectif de protection de la trame verte dans laquelle s'intègre la Tégéval. La rédaction de cette orientation d'aménagement devra être adaptée pour permettre la mixité d'usage entre la Tégéval et le Câble A.

<u>Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) :</u>

- Le projet du Câble A est compatible avec les OAP.

<u>Règlement et zonage :</u>

- Les dispositions générales du règlement sont modifiées en ajoutant l'article 7 concernant les dispositions relatives au projet. Les règles des articles 3 et 5 à 16 sont levées pour le projet sous réserve qu'il prenne en compte le cadre bâti et paysager environnant.
- Le règlement des zones UE et N (secteur Ne) est modifié pour autoriser de manière explicite des aménagements liés au projet du Câble A.
- Création d'une zone spécifique UCâble d'une surface de 9 755 m² permettant la construction de la station Emile Zola et l'aménagement du parc de la Tégéval à ses abords. Seuls le Câble A et les aménagements de la Tégéval y sont autorisés.

<u>Emplacements réservés</u>

- L'emplacement réservé n°3, au bénéfice de la Région Ile-de-France pour la création d'une coulée verte de l'interconnexion des TGV, se superpose au projet. Il convient donc de modifier son objet en intégrant Ile-de-France Mobilités à la liste des destinataires.

11.4 – Avis de la municipalité

Lors de sa délibération du 14 février 2019, le conseil municipal de Valenton, a émis un **avis favorable** à la mise en compatibilité du PLU assorti **d'une réserve** sur la superficie de la zone spécifique UCâble d'une emprise de 9 755 m² pour la création de la station Emile Zola et ses abords. Celle-ci devra être réduite pour maintenir une partie de la coulée verte Téléval en zone Ne et conforter la superposition des deux projets.

Le maître d'ouvrage a répondu que la zone UCâble, devenue UTransport, dont la vocation est mixte Parc/Câble, sera réduite à la station et ses abords immédiats afin de démontrer le bon respect par le Câble A de la voie verte.
La commission d'enquête est favorable à l'engagement du maître d'ouvrage qui consiste à réduire la zone UTransport à l'emprise de la station et de ses abords immédiats.

11.5 – Observations du public

Le public a émis une observation concernant la mise en compatibilité du PLU des quatre communes en indiquant qu'Ile-de-France Mobilités s'affranchit des contraintes d'urbanisme pour permettre la réalisation de tous ses ouvrages.

Le maître d'ouvrage a répondu que cette formulation est inexacte car il s'agit ici d'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme codifiée par le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L.153-54 qui prévoit que la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération, ouverte par le préfet, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. Cette mise en compatibilité (intrinsèquement liée à la notion d'utilité publique) ne libère en aucun cas le maître d'ouvrage de ses obligations en matière d'urbanisme.

La commission d'enquête confirme que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme fait partie légalement de l'utilité publique d'un projet. En effet, celui-ci ne pourrait pas se réaliser si les règles d'urbanisme des communes traversées l'interdisaient. Ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage de l'obligation de respecter les règles d'urbanisme en vigueur.

11.6 – Avis motivé de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère :

- Que l'enquête relative à la mise en compatibilité du PLU s'est déroulée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme.
- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.
- Que les publications dans la presse ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le Val-de-Marne 18 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les huit premiers jours de l'enquête.
- Que le dossier relatif à la « mise en compatibilité du PLU a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans la mairie de Valenton, commune concernée par cette mise en compatibilité et que les documents étaient explicites.
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu 16 permanences pour recevoir le public dont 4 dans la commune de Valenton concernée par la mise en compatibilité de son PLU.
- Que les termes de l'arrêté préfectoral pris par l'autorité ayant organisé l'enquête, ont été respectés.

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.
- Qu'une observation concernant la mise en compatibilité du PLU a été relevée dans les différents registres mis à la disposition du public et que des réponses ont été apportées par le maître d'ouvrage et par la commission d'enquête.
- Que le projet proposé présente un caractère d'utilité publique.
- Que la mise en compatibilité du PLU de la commune est nécessaire à la réalisation du projet, ceci découlant des conclusions émises sur son utilité publique.
- Que lors de sa délibération du 14 février 2019, le conseil municipal de la commune a émis un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU assorti d'une réserve sur la superficie de la zone spécifique UCâble d'une emprise de 9 755 m² pour la création de la station Emile Zola et ses abords. Celle-ci devra être réduite pour maintenir une partie de la coulée verte Téléval en zone Ne et conforter la superposition des deux projets.
- Que le maitre d'ouvrage a répondu favorablement à la demande de la commune de Valenton permettant de lever sa réserve.

En conclusion la commission d'enquête, à l'unanimité :

Émet un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Valenton selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique.

Fait à Pringy le 10 juillet 2019

La commission d'enquête :

Michel CERISIER président

Henri LADRUZE membre

Pierre ROCHE membre

12. Conclusions motivées et avis sur la mise en compatibilité du PLU de Limeil-Brévannes.

Enquête publique unique,
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire
relative au projet Câble A - Téléval
concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton
et Villeneuve-Saint-Georges,
et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

RÉGION ÎLE-DE-France
Département du VAL-DE-MARNE

Projet de liaison par téléphérique urbain : Câble A – Téléval

L'enquête publique s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2019 au samedi 11 mai 2019 inclus.
Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne,
21/29 avenue du Général de Gaulle – 94000 CRETEIL.
Arrêté préfectoral n° 2019/644, en date du 01 mars 2019.

DOCUMENT "I"
CONCLUSIONS MOTIVÉES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE VALANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA VILLE DE LIMEIL-BRÉVANNES.

Le 10 juillet 2019

La commission d'enquête : M. Cerisier président – H. Ladruze membre – Pierre Roche membre.

Le présent document est relatif au :

<u>DOCUMENT I :</u> CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- entraînant la mise en comptabilité du PLU de la commune de Limeil-Brévannes,

12.1 – Rappel du projet soumis à l'enquête publique.

La présente enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire concerne le projet de téléphérique urbain « Câble A – Téléval » reliant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, emportant la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme, présenté par Ile-de-France Mobilités.

Le territoire d'étude de ce projet est enclavé. Il comporte d'importantes coupures et contraintes telles que des lignes SNCF à grande vitesse, des infrastructures routières, des lignes Très Haute Tension et les voies ferrées de la plateforme fret de Valenton. Le relief marqué (plat à Créteil, coteau et plateau à Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) est également une contrainte.

Les transports routiers sont saturés, particulièrement le matin et le soir, dans ce secteur.

Les transports lourds (RER et métro) sont peu présents. Le réseau de bus souffre de fréquents retards dus à un réseau routier saturé.

Le territoire d'étude est en mutation. Les villes concernées connaissent une forte croissance démographique et d'importants projets urbains s'y développent. Les besoins en déplacements sont très importants notamment vers Créteil, ville préfecture (administrations, hôpitaux, emplois, …).

Compte tenu de la grande difficulté à prolonger la ligne 8 du métro située à Créteil, un projet de téléphérique a été initié en 2008 avec une étude réalisée par la ville de Limeil-Brévannes.

En 2010, une étude de préfaisabilité a été réalisée par le département du Val-de-Marne.

Une étude de faisabilité, réalisée en 2013, a permis de comparer différents scénarios d'aménagement prenant en compte notamment le potentiel de trafic, la desserte des populations, les emplois, l'amélioration des temps de parcours, les impacts, les coûts, …

Le transport par câble a été retenu pour son potentiel de trafic, l'amélioration du temps de parcours et ses impacts réduits sur la Tégéval, coulée verte, en cours de réalisation.

La liaison de 4,5 Km sera constituée d'un câble simple porteur / tracteur permettant d'effectuer la totalité du trajet en 17 mn, avec une vitesse commerciale de 16 km/h. Elle permettra de désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et d'assurer la connexion avec la ligne 8 du métro (Créteil - Balard), la ligne de bus 393 Trans-Val-de-Marne en site propre et, plus tard, avec la station Créteil-l'Echat du réseau Grand Paris Express (ligne 15). La fréquentation de ce moyen de transport est estimée à 1 500 voyageurs/h à l'heure de pointe (11 000 par jour) soit 3,2 millions par an.

Le coût du projet est estimé à 132 millions d'euros hors taxes. Les coûts d'exploitation et de maintenance sont estimés à 5,3 millions d'euros pour la première année, intégrant notamment les dépenses d'exploitation, l'alimentation en énergie, la maintenance du système et de l'ensemble des infrastructures.

Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine sont le patrimoine naturel à protéger, le patrimoine bâti, l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, les nuisances (bruit, émissions lumineuses, vibrations, impacts visuel et d'intrusion), la gestion des eaux pluviales et souterraine, et les risques naturels (sol et sous-sol) ou liés aux champs électromagnétiques.

Le projet est compatible avec les différents plans et schémas qui s'imposent à lui notamment avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui avait inscrit le principe d'une liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, le mode n'étant pas précisé.

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu un avis délibéré le 17 octobre 2018 dans lequel elle formule diverses recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses dans un mémoire inclus dans le dossier d'enquête.

12.2 - Déroulement de l'enquête publique.

Cette enquête publique unique a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne n° 2019/644 du 1er mars 2019 après désignation d'une commission d'enquête par décision n° E18000137/77 du 8 janvier 2019 du tribunal administratif de Melun. L'enquête publique s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019 soit durant quarante-huit jours consécutifs.

Le public a été informé de cette enquête conformément à la règlementation en vigueur, par publication dans deux journaux locaux, affichage dans les différentes mairies, et information sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

12.3 - Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU)

Le territoire de la commune de Limeil-Brévannes (6,93 km²), impacté par cette réalisation, est couvert par un plan local d'urbanisme qui a été approuvé le 11 octobre 2012 et révisé le 26 septembre 2018.

Rapport de présentation

Le rapport de présentation doit être adapté afin de correspondre au projet. Le paragraphe concernant le parking prévu au pied de la station terminus doit être supprimé.

Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le PADD comporte le projet du Câble A dans ses grandes orientations d'aménagement. Cependant, compte tenu de la construction de la Tégéval, il n'est pas compatible avec l'objectif de « protection des espaces forestiers et de préservation des paysages naturels ».

La rédaction de cette orientation d'aménagement doit évoluer pour permettre la mixité d'usage entre la Tégéval et le Câble A.

Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Le projet du Câble A est compatible avec les OAP.

Règlement

Les dispositions générales du règlement sont modifiées :

- Permettre la réalisation du projet dans les zones impactées :

  En zone U, réalisation de l'ensemble des éléments du projet,

  En zone N, limitation aux équipements techniques (de type pylônes) nécessaires au projet.

- autorisation explicite des aménagements liés au projet du Câble A au sein des zones UC, UV, UE et N,

- Modification de la zone N en zone UCâble pour permettre la construction de la station Emile Combes et la réalisation de la Tégéval.

Emplacements réservés

Le projet du Câble A impacte l'emplacement réservé n° 1 « Déviation de la route nationale 6» dont l'Etat est le bénéficiaire. L'emplacement réservé n°1 devra être réduit d'environ 16,5 ha. Sa nouvelle surface est de 24,08 ha. L'État, dans le cadre de la révision générale du PLU, a donné son accord en mai 2018 afin que cet emplacement réservé soit levé en totalité.

12.4 - Avis de la municipalité

Le conseil municipal de Limeil-Brévannes, a émis un **avis favorable** sans remarque sur le dossier d'enquête publique lors de sa délibération du 14 février 2019.

12.5 - Observations du public

Le public a émis une observation concernant la mise en compatibilité du PLU des quatre communes en indiquant qu'Ile-de-France Mobilités s'affranchit des contraintes d'urbanisme pour permettre la réalisation de tous ses ouvrages.

Le maître d'ouvrage a répondu que cette formulation est inexacte car il s'agit ici d'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme codifiée par le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L.153-54 qui prévoit que la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération, ouverte par le préfet, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. Cette mise en compatibilité (intrinsèquement liée à la notion d'utilité publique) ne libère en aucun cas le maître d'ouvrage de ses obligations en matière d'urbanisme.
La commission d'enquête confirme que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme fait partie légalement de l'utilité publique d'un projet. En effet, celui-ci ne pourrait pas se réaliser si les règles d'urbanisme des communes traversées l'interdisaient. Ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage de l'obligation de respecter les règles d'urbanisme en vigueur.

12.6 - Avis motivé de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère :

- Que l'enquête relative à la mise en compatibilité du PLU s'est déroulée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme.
- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.
- Que les publications dans la presse ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le Val-de-Marne 18 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les huit premiers jours de l'enquête,
- Que le dossier relatif à la mise en compatibilité du PLU a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans la mairie de Limeil-Brévannes, commune concernée par cette mise en compatibilité et que les documents étaient explicites.
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu seize permanences pour recevoir le public dont quatre dans la commune de Limeil-Brévannes concernée par la mise en compatibilité de son PLU.
- Que les termes de l'arrêté préfectoral pris par l'autorité ayant organisé l'enquête, ont été respectés.
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.
- Qu'une observation concernant la mise en compatibilité du PLU a été relevée dans les différents registres mis à la disposition du public et que des réponses ont été apportées par le maître d'ouvrage et par la commission d'enquête.
- Que le projet proposé présente un caractère d'utilité publique.

- Que la mise en compatibilité du PLU de la commune est nécessaire à la réalisation du projet, ceci découlant des conclusions émises sur son utilité publique.
- Que dans sa délibération du 14 février 2019, le conseil municipal de la commune a émis un avis favorable sans remarque sur le dossier d'enquête publique.
- Que la révision du PLU de la commune ayant été approuvée après le dépôt du projet, le document étudié est celui approuvé en 2012. Les éléments d'étude ont été complétés, à la demande de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) et mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique.

En conclusion la commission d'enquête, à l'unanimité :

Émet un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Limeil-Brévannes selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique.

Fait à Pringy le 10 juillet 2019

La commission d'enquête :

Michel CERISIER président

Henri LADRUZE membre

Pierre ROCHE membre

13. Conclusions motivées et avis sur la mise en compatibilité du PLU de Villeneuve-Saint-Georges.

Enquête publique unique,
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire
relative au projet Câble A - Téléval
concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton
et Villeneuve-Saint-Georges,
et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme.

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
Département du VAL-DE-MARNE

Projet de liaison par téléphérique urbain : Câble A - Téléval

L'enquête publique s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2019 au samedi 11 mai 2019 inclus.
Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne, 21/29 avenue du Général de Gaulle - 94000 CRETEIL.
Arrêté préfectoral n° 2019/644, en date du 01 mars 2019.

DOCUMENT "J"
CONCLUSIONS MOTIVÉES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE VALANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA VILLE DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES.

Le 10 juillet 2019

La commission d'enquête : M. Cerisier président - H. Ladruze membre - P. Roche membre.

Le présent document est relatif au :

<u>DOCUMENT J :</u> CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- entraînant la mise en comptabilité du PLU de la commune de Villeneuve-Saint-Georges,

13.1 - Rappel du projet soumis à l'enquête publique.

La présente enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire concerne le projet de téléphérique urbain « Câble A – Téléval » reliant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, emportant la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme, présenté par Ile-de-France Mobilités.

Le territoire d'étude de ce projet est enclavé. Il comporte d'importantes coupures et contraintes telles que des lignes SNCF à grande vitesse, des infrastructures routières, des lignes Très Haute Tension et les voies ferrées de la plateforme fret de Valenton. Le relief marqué (plat à Créteil, coteau et plateau à Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges) est également une contrainte.

Les transports routiers sont saturés, particulièrement le matin et le soir, dans ce secteur.

Les transports lourds (RER et métro) sont peu présents. Le réseau de bus souffre de fréquents retards dus à un réseau routier saturé.

Le territoire d'étude est en mutation. Les villes concernées connaissent une forte croissance démographique et d'importants projets urbains s'y développent. Les besoins en déplacements sont très importants notamment vers Créteil, ville préfecture (administrations, hôpitaux, emplois, …).

Compte tenu de la grande difficulté à prolonger la ligne 8 du métro située à Créteil, un projet de téléphérique a été initié en 2008 avec une étude réalisée par la ville de Limeil-Brévannes.

En 2010, une étude de préfaisabilité a été réalisée par le département du Val-de-Marne.

Une étude de faisabilité, réalisée en 2013, a permis de comparer différents scénarios d'aménagement prenant en compte notamment le potentiel de trafic, la desserte des populations, les emplois, l'amélioration des temps de parcours, les impacts, les coûts, …

Le transport par câble a été retenu pour son potentiel de trafic, l'amélioration du temps de parcours et ses impacts réduits sur la Tégéval, coulée verte, en cours de réalisation.

La liaison de 4,5 Km sera constituée d'un câble simple porteur / tracteur permettant d'effectuer la totalité du trajet en 17 mn, avec une vitesse commerciale de 16 km/h. Elle permettra de désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et d'assurer la connexion avec la ligne 8 du métro (Créteil - Balard), la ligne de bus 393 Trans-Val-de-Marne en site propre et, plus tard, avec la station Créteil-l'Echat du réseau Grand Paris Express (ligne 15). La fréquentation de ce moyen de transport est estimée à 1 500 voyageurs/h à l'heure de pointe (11 000 par jour) soit 3,2 millions par an.

Le coût du projet est estimé à 132 millions d'euros hors taxes. Les coûts d'exploitation et de maintenance sont estimés à 5,3 millions d'euros pour la première année, intégrant notamment les dépenses d'exploitation, l'alimentation en énergie, la maintenance du système et de l'ensemble des infrastructures.

Les principaux enjeux du Téléval liés à son insertion paysagère et urbaine sont le patrimoine naturel à protéger, le patrimoine bâti, l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, les nuisances (bruit, émissions lumineuses, vibrations, impacts visuel et d'intrusion), la gestion des eaux pluviales et souterraine, et les risques naturels (sol et sous-sol) ou liés aux champs électromagnétiques.

Le projet est compatible avec les différents plans et schémas qui s'imposent à lui notamment avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui avait inscrit le principe d'une liaison entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, le mode n'étant pas précisé.

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu un avis délibéré le 17 octobre 2018 dans lequel elle formule diverses recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses dans un mémoire inclus dans le dossier d'enquête.

13.2 - Déroulement de l'enquête publique.

Cette enquête publique unique a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne n° 2019/644 du 1er mars 2019 après désignation d'une commission d'enquête par décision n° E18000137/77 du 8 janvier 2019 du tribunal administratif de Melun. L'enquête publique s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019 soit durant quarante-huit jours consécutifs.

Le public a été informé de cette enquête conformément à la règlementation en vigueur, par publication dans deux journaux locaux, affichage dans les différentes mairies, et information sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

13.3 - Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU)

Le territoire de la commune de Villeneuve-Saint-Georges (8,8 km²), impacté par cette réalisation, est couvert par un plan local d'urbanisme qui a été approuvé le 1er juillet 2004. Sa révision a été approuvée par délibération du Conseil territorial de l'Etablissement Public Grand Orly Seine-Bièvre le 28 juin 2016.

Rapport de présentation

Le projet du Câble A est compatible avec le rapport de présentation.

Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet du Câble A est compatible avec le PADD.

Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Le projet n'est concerné par aucun secteur faisant l'objet d'OAP.

Règlement et zonage

-Modification du règlement de la zone UY afin d'autoriser explicitement le projet.

- Exemption de règles aux articles 3 et 5 à 16 pour le projet, sous réserve qu'il prenne en compte le cadre bâti et paysager environnant,

- Renvoi vers l'article 9 des dispositions générales du règlement qui précise les conditions de constructibilité accordées au projet du Câble A.

- Création d'une zone UCâble au niveau de la station Bois Matar qui sera implantée sur une zone agricole (A). La surface de cette zone « UCâble » est de 16 238 m² (5,15% de la surface totale de la zone A de la commune). Dans cette zone, seul le Câble A est autorisé.

13.4 - Avis de la municipalité

Le conseil municipal de Villeneuve-Saint-Georges, a émis un **avis favorable** sans réserve dans le cadre de l'enquête publique du projet du Câble A, lors de sa délibération du 11 avril 2019.

13.5 - Observations du public

Le public a émis quatre observations concernant la mise en compatibilité du PLU :

1/ La diminution des terres agricoles : la délibération n°5 prise par le conseil municipal de Villeneuve le 21 février 2019 a donné un avis favorable à la création d'une zone « U Câble » de 16 238 m², prise sur une zone agricole (zone A). Or l'article L153-31 du code de l'urbanisme (anciennement L123-13) impose une révision du PLU lorsqu'il s'agit de réduire une zone agricole. Une simple mise en conformité n'est donc pas conforme au code de l'urbanisme.
Le maître d'ouvrage a répondu que la compatibilité n'est pas la conformité. La procédure de mise en compatibilité mise en œuvre ne saurait, en conséquence, être qualifiée de « mise en conformité ».
La surface de la zone « UCâble », créée dans la zone A, est de 16 238m², soit 5.15% de la surface totale de la zone A de la commune. Cette modification ne remet donc pas en cause l'économie générale du PLU.
La procédure de mise en compatibilité ne saurait être confondue avec les procédures d'évolution de droit commun d'un PLU, que sont la révision et la modification et dont le champ d'application est fixé par les articles L. 153-31 et L. 153-36 du code de l'urbanisme et permet d'apporter tous les changements nécessaires au PLU. Seuls les changements étrangers au projet relèvent d'une modification ou d'une révision du PLU.
La commission d'enquête confirme l'analyse du maître d'ouvrage et rappelle que la réglementation concernant l'obligation d'une révision du PLU, en cas de réduction d'un espace agricole, ne s'applique pas dans le cas d'une procédure de déclaration d'utilité publique.
2/ La pièce G (page 25 article 3-2-7) concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Villeneuve-St-Georges indique : "La surface de cette zone UCâble est de 16 238 m². Pourquoi supprimer 16 238 m² de terre agricole alors que l'on n'a besoin que de 4 000 m² (dossier, pièce B de la notice explicative - page 71 article 4-3-1-5) ?
Le maître d'ouvrage a répondu que les 16 238 m² de la zone UCâble correspondent au besoin d'emprises sur la zone agricole du projet comprenant la voirie de la route départementale. La surface de 4 000 m² correspond à l'emprise chantier de la station Bois Matar. Les emprises non aménagées seront restituées en fin d'opération et rendues à un usage agricole.
La commission d'enquête confirme que la zone UCâble de 16 238 m² à Villeneuve-Saint-Georges est constituée d'une emprise agricole comprenant la voirie de l'avenue J. F. Kennedy et permet d'y intégrer la station, réduite ici au maximum, le parvis et les aménagements (voirie d'accès, arrêt de bus, modes doux,…). Le surplus sera rendu à un usage agricole à la fin des travaux. Le changement de zonage s'impose, les règles applicables en zone A étant incompatibles avec le projet.
3/ La mise en compatibilité du PLU, objet de l'enquête publique permettant la réalisation du Téléval, vise tout simplement à lever 13 articles du PLU et pas des moindres (délibération n°5 du conseil du 21 février 2019) :
- les emprises au sol (art.9),
- l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (art.7) (présence à côté d'un site Seveso et d'une école),
- la hauteur maximale des constructions (art. 10),
- l'aspect extérieur (art. 11),
- les performances environnementales (art. 15). Ce dernier article devrait notamment préciser les normes à respecter en matière de bruit qui pourraient être fixées par « Bruitparif » et s'imposer aux constructeurs dans le cadre du PLU. Ce n'est pas le cas.
Nous pensons qu'il y a des réserves essentielles à émettre sur ce projet.
Le maître d'ouvrage a répondu que la mise en compatibilité concerne uniquement les dispositions relatives au projet du Câble A, pour la Zone UY et la Zone UCâble. Si le projet ne se trouve pas soumis, pour ces articles, à des règles quantitatives comme dans les autres zones, il reste soumis à des règles qualitatives, et ce conformément aux dispositions combinées des articles R. 151-12, R. 151-27 et R. 151-33 du code de l'urbanisme.

En effet, il résulte de ces dispositions une possibilité, d'une part, de soumettre à des conditions particulières les constructions nécessaires au fonctionnement d'un service public en raison de leur destination et, d'autre part, de prévoir dans le règlement du PLU des règles consistant à définir de façon qualitative un résultat à atteindre. Il n'y a donc pas de dérogation générale aux règles du PLU pour le projet du Câble A, qui reste soumis à des règles qualitatives consistant en l'obligation de prise en compte du cadre bâti et paysager environnant, et exposées à l'article 14 des dispositions générales du PLU, ainsi qu'aux règles des articles 1, 2 et 4 du règlement de la zone.

La commission d'enquête confirme que seules les dispositions des documents d'urbanisme qui s'opposent à la réalisation d'un projet déclaré d'utilité publique sont modifiées. Le projet ne s'affranchit pas des autres règles.

4/ Le public a émis une observation concernant la mise en compatibilité du PLU des quatre communes en indiquant qu'Ile-de-France Mobilités s'affranchit des contraintes d'urbanisme pour permettre la réalisation de tous ses ouvrages.

Le maître d'ouvrage a répondu que cette formulation est inexacte car il s'agit ici d'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme codifiée par le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L.153-54 qui prévoit que la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération, ouverte par le préfet, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. Cette mise en compatibilité (intrinsèquement liée à la notion d'utilité publique) ne libère en aucun cas le maître d'ouvrage de ses obligations en matière d'urbanisme.

La commission d'enquête confirme que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme fait partie légalement de l'utilité publique d'un projet. En effet, celui-ci ne pourrait pas se réaliser si les règles d'urbanisme des communes traversées l'interdisaient. Ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage de l'obligation de respecter les règles d'urbanisme en vigueur.

13.6 - Avis motivé de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère :

- Que l'enquête relative à la mise en compatibilité du PLU s'est déroulée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme.
- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.
- Que les publications dans la presse ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le Val-de-Marne 18 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les huit premiers jours de l'enquête.
- Que le dossier relatif à la mise en compatibilité du PLU a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans la mairie de Villeneuve-Saint-Georges, commune concernée par cette mise en compatibilité et que les documents étaient explicites.
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu 16 permanences pour recevoir le public dont quatre dans la commune de Villeneuve-Saint-Georges concernée par la mise en compatibilité de son PLU.
- Que les termes de l'arrêté préfectoral pris par l'autorité ayant organisé l'enquête, ont été respectés.
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.

- Que quatre observations concernant la mise en compatibilité du PLU ont été relevées dans les différents registres mis à la disposition du public et que des réponses ont été apportées par le maître d'ouvrage et par la commission d'enquête.
- Que le projet proposé présente un caractère d'utilité publique.
- Que la mise en compatibilité du PLU de la commune est nécessaire à la réalisation du projet, ceci découlant des conclusions émises sur son utilité publique,

En conclusion la commission d'enquête, à l'unanimité :

Émet un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Villeneuve-Saint-Georges selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique.

Fait à Pringy le 10 juillet 2019

La commission d'enquête :

Michel CERISIER président

Henri LADRUZE membre

Pierre ROCHE membre