



Câble

A

NOUVELLE LIGNE - TÉLÉVAL

Créteil • Limeil-Brévannes •
Valenton • Villeneuve-Saint-Georges

Réunion acteurs

Lundi 2 Juillet 2018

Salle du Conseil du Département du Val-de-Marne

www.cable-a-televal.fr

Sommaire

| | | |
|-----------|---|----------|
| 1- | Introduction | 3 |
| 1-1 | Les participants | 3 |
| 1-2 | Le contexte de la réunion | 3 |
| 2- | Questions et réponses | 4 |
| 2-1 | L'opportunité du projet | 4 |
| 2-2 | Le calendrier du projet | 4 |
| 2-3 | Les distances entre câble et bâti résidentiel | 4 |
| 2-4 | Le tracé | 5 |
| 2-4-1 | La station Pointe-du-Lac | 5 |
| 2-4-2 | La Tégéval | 6 |
| 2-4-3 | La station Temps Durables | 7 |
| 2-4-4 | Le projet de prison à Limeil-Brévannes | 7 |
| 2-5 | Le design du projet | 7 |
| 2-5-1 | Les pylônes et les stations | 7 |
| 2-5-2 | Les cabines | 8 |
| 2-6 | Le rabattement vers le Câble A | 8 |
| 2-7 | Les études acoustiques | 8 |
| 2-8 | Autres remarques | 9 |

1-INTRODUCTION

Les avancées des études sur le projet de téléphérique urbain Câble A, entre Villeneuve-Saint-Georges et Créteil, ont fait l'objet d'une réunion acteurs à l'initiative d'Ile-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet.

La réunion acteurs, qui s'est déroulée le lundi 2 juillet 2018 dans la salle du Conseil du Département du Val-de-Marne, a accueilli environ 30 personnes, sur invitation.

1-1 Les participants

En tribune, pour **Ile-de-France Mobilités** :

- Alexandre BERNUSSET, directeur des infrastructures ;
- Éric MAUPERON, chef du département projet surface ;
- Christophe SUROWIEC, chargé de projet Câble A.

Dans la salle, présents sur invitation :

- Pierre GARZON, vice-président en charge de l'aménagement, des transports, des déplacements et de la circulation, Département du Val-de-Marne 94 ;
- Etienne SZONYI, directeur général adjoint à l'urbanisme, au développement et à l'habitat, Ville de Créteil ;
- Serge DALEX, adjoint au maire en charge des grands projets de développement urbain, déplacements et voirie, Ville de Limeil-Brévannes ;
- Marc THIBERVILLE, conseiller municipal de Villeneuve-Saint-Georges ;
- RATP, agence départementale du Val-de-Marne ;
- SMER la Tégéval ;
- Association des Sarrazins Sud de Créteil ;
- Association Vite le Téléval ;
- BSPP pompier de Paris ;
- AUT Ile-de-France ;
- FUB, Fédération française des usagers de la bicyclette ;
- DRIEA ;
- La Martiniquaise ;
- L'association de riverains du quartier Les Temps Durables ;
- Association Espérance Brévannaise ;

La réunion a été animée par Irène ROSSETTI, du cabinet Res publica.

1-2 Le contexte de la réunion

Les grandes étapes du projet Câble A :

- 2015-2016 : Études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)
- Juillet 2016 : Approbation du DOCP et des modalités de la concertation préalable
- Septembre-Octobre 2016 : Concertation préalable
- Mars 2017 : Approbation du bilan de la concertation
- 2017-2018 : Études préliminaires au Schéma de Principe, jusqu'à son approbation
- 11 juillet 2018 : Schéma de Principe en conseil d'Ile-de-France Mobilités
- A partir de fin 2018 – début 2019 : enquête publique.

La réunion acteurs s'insère dans le processus de dialogue autour du projet Câble A, avant l'approbation du schéma de principe et préalablement à l'enquête publique.

Pierre GARZON, vice-président en charge de l'aménagement, des transports, des déplacements et de la circulation du Département du Val-de-Marne, salue l'initiative de cette réunion avec les principales parties

prenantes d'un projet très attendu dans le territoire val-de-marnais. Lors du dernier comité de pilotage du projet, il est apparu indispensable d'organiser un tel temps d'échanges pour partager les avancées des études avant la présentation du schéma de principe en conseil d'Ile-de-France Mobilités.

2- QUESTIONS ET REPONSES

2-1 L'opportunité du projet

Plusieurs représentants d'associations présents à la réunion, dont l'AUT IDF, l'association *Vite le Téléval* et l'association du quartier Temps Durable, soulignent les avantages du projet. L'AUT IDF précise que le projet permettra le désenclavement de plusieurs quartiers, ainsi qu'un gain de temps dans les trajets quotidiens de ceux qui habitent et travaillent le long du tracé. Toutefois, les membres de l'association du quartier de Sarrazins Sud manifestent leurs inquiétudes quant aux impacts au niveau de leur habitat.

Les participants posent nombreuses questions aux représentants d'Ile-de-France Mobilités, concernant les études effectuées à ce jour, le calendrier et le phasage du projet, ainsi que des aspects techniques de la réalisation du câble.

2-2 Le calendrier du projet

Plusieurs participants s'interrogent sur les futures étapes du projet : quelles sont les étapes de l'enquête d'utilité publique ?

Éric MAUPERON explique les étapes de la procédure d'enquête publique :

- Suite au passage du Schéma de Principe en juillet 2018, Ile-de-France Mobilités saisit le préfet qui instruit le dossier auprès des services de l'État, dont l'Autorité environnementale.
- Le préfet saisit le Tribunal Administratif qui fixe la durée (entre 4 et 7 semaines) et la période de l'enquête publique (prévision du début : fin 2018 ou début 2019).
- Le Tribunal Administratif désigne la commission d'Enquête et son président.
- IDFM présente un dossier d'Enquête Publique incluant le projet et ses impacts, accessible à tous pendant l'enquête.
- A l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête établit un rapport avec conclusions motivées et un avis (favorable, favorable avec réserves, défavorable).

Suite à l'enquête publique, à quelle date le téléphérique sera-t-il mis en service ?

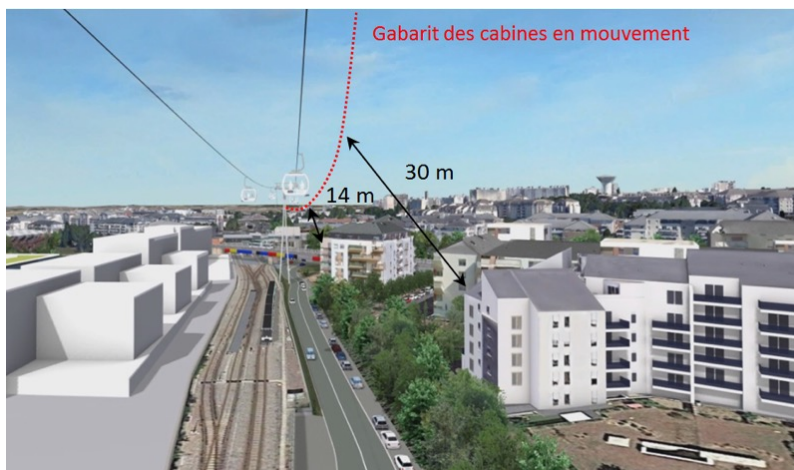
Alexandre BERNUSSET rappelle que, suite à l'enquête publique et à l'obtention de la déclaration d'utilité publique (1 à 2 ans), la phase d'études et réalisation sera engagée. Une consultation auprès des constructeurs permettra entretemps d'identifier les solutions pour optimiser les délais de réalisation du projet (3 à 4 ans *a minima*).

2-3 Les distances entre câble et bâti résidentiel

Marc THIBERVILLE, conseiller municipal de Villeneuve-Saint-Georges et l'association *Vite le Téléval*, soulignent l'intérêt métropolitain du premier téléphérique d'Ile-de-France : environ 160 000 habitants des villes concernées par le projet en bénéficieront, ainsi que d'autres communes alentours. **Ils souhaitent que les études précisent les contraintes visuelles et sonores du projet : combien de logements se trouveront à moins de 20 mètres du téléphérique et dans quels secteurs ? Quelles solutions la maîtrise d'ouvrage pourrait-elle apporter pour réduire ou compenser les impacts ?**

L'association du quartier Sarrazins Sud demande pourquoi il y a-t-il une distance de 14 mètres entre les bâtiments résidentiels et le câble à proximité de la station Créteil Pointe-du-Lac, alors que les autres tronçons du téléphérique traversant le tissu urbain sont à 30-40 mètres des bâtiments ?

Alexandre BERNUSSET, directeur des infrastructures d'Ile-de-France Mobilités, précise que les distances du bâti existant, notamment résidentiel, ont fait l'objet de préoccupations tout au long des études, afin de trouver des solutions acceptables pour les riverains. La méthode de calcul des distances entre le câble et les habitations a été appliquée de la même façon tout le long du tracé.



Deux bâtiments du quartier Sarrazins Sud, ainsi que des bâtiments entre la station Émile Combes et Émile Zola, se trouvent à une distance du câble égale ou inférieure à 20 mètres.

En particulier, la distance prévue entre le câble et les bâtiments du quartier Sarrazins Sud, est de 14 mètres linéaires, soit 8 mètres entre la cabine et le prolongement horizontal de la façade.

L'association du quartier Sarrazins Sud précise que 500 logements se trouvent à proximité du passage du téléphérique à Pointe-du-Lac, dont 200 en vue directe.

A quelle distance le câble passera-t-il des habitations du quartier Saint-Martin ?

Alexandre BERNUSSET explique que le câble est à une distance de 20 mètres des bâtiments résidentiels du quartier Saint-Martin. Etienne SZONYI, directeur des services d'urbanisme à la Ville de Créteil, remarque que cette information n'avait pas été précisée précédemment. Il rappelle que la Ville de Créteil souhaite disposer des études d'impact réalisées par Ile-de-France Mobilités. Éric MAUPERON confirme que les études seront transmises à la Ville de Créteil dans les plus brefs délais.

2-4 Le tracé

2-4-1 La station Pointe-du-Lac

Quelles solutions à la covisibilité des cabines pourraient être proposées ?

Christophe SUROWIEC précise qu'afin de limiter les contraintes de covisibilité directe au niveau des bâtiments du quartier Sarrazins Sud, le projet propose un passage des cabines en hauteur. Cela évite que les cabines passent devant les fenêtres des habitations. Une attention particulière sera apportée au design des cabines, pour limiter la covisibilité entre les fenêtres des habitations et les voyageurs assis dans les cabines.

L'association du quartier Sarrazins Sud remarque qu'elle avait souhaité un passage du câble le plus en bas possible, afin de pouvoir réaliser des barrières végétales de protection visuelle.

Alexandre BERNUSSET explique que la variante privilégiée a l'avantage de proposer un tracé plus en hauteur, afin d'éviter la proximité et une covisibilité directe entre le câble et les façades. Des études sont en cours pour identifier les solutions techniques possibles en termes de hauteur du câble.

Quel rôle la RATP a-t-elle joué dans la décision d'écarter la variante au-dessus des rails du métro, considérée trop coûteuse ?

Christophe SUROWIEC explique que la RATP, en tant que propriétaire, exploitant et gestionnaire de la ligne 8 du métro, est associée au projet depuis les études en 2015-2016 sur le DOCP, jusqu'à

l'approfondissement des études préliminaires qui ont permis l'évaluation de l'impact du projet de téléphérique urbain sur la ligne 8 et sur la station du métro Créteil Pointe-du-Lac.

Une demande d'études complémentaires a été faite par l'association du quartier Sarrazins Sud : une variante avait été proposée, afin d'éloigner le passage du câble à 60-70 mètres. L'association regrette de ne pas avoir eu de retour de la part d'Ile-de-France Mobilités à ce sujet. Pourquoi cette variante n'a-t-elle pas été considérée ?

Etienne SZONYI, directeur de l'urbanisme à la Ville de Créteil, précise que la demande d'études supplémentaires sur la variante a été écartée à cause de la construction du bâtiment de bureaux Valéo, confiée à Legendre immobilier. Il invite Ile-de-France Mobilités à associer la Ville et Grand Paris Sud Est Avenir à des rencontres avec les acteurs locaux à l'avenir et à reconsidérer la variante proposée : un projet architectural peut être modifié sur la base d'une démonstration d'intérêt public d'un tracé du câble plus éloigné des habitations.

Alexandre BERNUSSET rappelle que deux variantes d'implantation (au-dessus des rails du métro et au-dessus de la RD1) ont été soumises à la concertation en 2016, suite à la mise à l'écart d'une troisième impactant le projet Est-Duvauchelle à Créteil. Le bilan de la concertation et le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités ont confirmé l'intérêt de poursuivre les études sur les deux variantes, avec la validation des collectivités. Une variante ultérieure a été proposée par l'association du quartier Sarrazins Sud et elle a été prise en compte, mais considérée incompatible : le tracé du câble ne s'adapte pas à l'espace existant entre la ligne LGV et le projet Est-Duvauchelle : la LGV étant à 8 mètres du tracé, elle serait impactée par le gabarit incendie du câble. Enfin, une variation significative du tracé demanderait des délais importants pour la réalisation de nouvelles études.

L'association du quartier Sarrazin Sud craint que les biens immobiliers des riverains du quartier puissent perdre de la valeur.

L'association Vite le Téléval considère qu'un projet de transport apporte de la valeur aux territoires qu'il traverse. Les biens pourraient acquérir une plus-value à l'avenir.

L'association du quartier Sarrazins Sud remarque qu'au bénéfice des futurs usagers du câble, le projet ait des impacts sur les habitations : des dommages collatéraux d'un projet très attendu par beaucoup d'acteurs. Les habitants des logements sociaux à proximité du câble, ne s'expriment pas.

Alexandre BERNUSSET souligne que l'intérêt public du projet fera l'objet de l'enquête publique : une commission extérieure mesurera si les bénéfices sont supérieurs aux impacts du projet. Elle se prononcera ensuite pour éclairer la décision du préfet.

Une pétition pour la réalisation d'études complémentaires est en cours, à l'initiative de **l'association du quartier Sarrazin Sud**. L'association déclare de ne pas être opposée au projet dans son ensemble, mais elle souhaite que la variante proposée soit prise en compte et étudiée par Ile-de-France Mobilités. Elle précise ne pas soutenir le choix d'Ile-de-France Mobilités de retenir le tracé au-dessus de la RD1 : si la maîtrise d'ouvrage ne modifie pas son choix, l'association exprimera son dissensus à l'occasion de l'enquête publique.

2-4-2 La Tégéval

Pour la FUB, la Tégéval est un équipement structurant à l'échelle départementale et régionale.

Comment l'interface entre la Tégéval et le Câble A sera-t-elle traitée ?

Les échanges avec le SMER la Tégéval ont été initiés dès les études du DOCP et se sont poursuivis jusqu'à la réalisation du schéma de principe. Tout au long des études, Ile-de-France Mobilités a cherché à optimiser l'insertion paysagère des deux stations (Emile Zola et Emile Combes) et des pylônes implantés au sein de la coulée verte. Au cours des études préliminaires, Ile-de-France Mobilités a notamment réduit le volume de la station Emile Zola, et a proposé au SMER et aux communes de Valenton et de Limeil-Brévannes de requalifier et de désaxer la ruelle de Paris. Cette opération permettra d'élargir la Tégéval, originellement limitée à cet endroit, d'optimiser la sécurité des modes actifs et de garantir l'accessibilité de cet axe à tous.

Afin de prolonger au nord la Tégéval, le parvis de la station Temps Durables sera végétalisé dans l'esprit de la coulée verte.

Conformément aux engagements pris lors de la concertation préalable, l'insertion de la station Emile Combes fera l'objet d'une attention particulière. Les échanges avec le SMER la Tégéval se poursuivront jusqu'à la mise en service du Cable A.

2-4-3 La station Temps Durables

L'association Vite le Téléal exprime le souhait que le projet soit réalisé rapidement, pour les habitants des secteurs de l'est du Val-de-Marne qu'elle représente. L'association indique que le câble est une nécessité pour le gain de temps qu'il représente : il peut falloir jusqu'à une heure et demi entre Limeil-Brévannes et Créteil Pointe-du-Lac en transport, alors qu'il peut être de dix minutes en voiture le dimanche matin.

L'association du quartier Temps Durables de Limeil-Brévannes souligne l'attente du projet de la part de ses habitants, notamment pour réduire les temps de trajet à destination de Créteil Pointe-du-Lac. **Elle souhaite savoir si Rue St John Perse, les cabines passeront à proximité de certaines habitations : quels impacts visuels et acoustiques sont à prévoir.**

Christophe SUROWIEC précise qu'au droit de la rue St John Perse, les cabines passeront à une trentaine de mètres des immeubles des Temps Durables. La distance entre les stations Emile Zola et Temps Durables ne permettra pas un survol haut du téléphérique sur l'ensemble de cette section.

D'après les résultats de la modélisation acoustique réalisée au cours des études préliminaires, le Cable A est conforme à la réglementation.

2-4-4 Le projet de prison à Limeil-Brévannes

L'État envisage de réaliser une prison à Limeil-Brévannes, sur le tracé du téléphérique : quelles conséquences au regard du projet Câble A ?

Éric MAUPERON explique que des réunions techniques ont eu lieu entre Ile-de-France Mobilités et le Ministère de la Justice, pour préciser les contraintes techniques du projet de téléphérique. Depuis, les discussions avec le Ministère n'ont pas évolué.

2-5 Le design du projet

2-5-1 Les pylônes et les stations

Le design des pylônes et des stations du Câble A suscitent des interrogations : l'association Vite le Téléal souhaite savoir à quoi ils ressembleront, notamment à proximité des habitations ? Il y aura-t-il des activités commerciales et/ou des services intégrés aux stations, comme dans certaines stations de métro ?

Christophe SUROWIEC explique qu'Ile-de-France Mobilités a travaillé à plusieurs solutions possibles pour les pylônes et les stations, mais la précision du design et des matériaux fera l'objet de réflexions successives sur leur insertion urbaine et paysagère, avec un marché de conception et réalisation qui sera lancé après l'enquête publique. Suite à la concertation, la dimension de certaines stations a été réduite en les rendant plus compactes (par exemple, la station Émile Zola), afin d'en faciliter l'insertion.

La station Temps Durable est en rez-de-chaussée, avec des espaces neutralisés en amont et en aval : ces espaces pourront être végétalisés en continuité avec la Tégéval.

A ce stade des études, il n'est pas prévu de commerces ou de services particuliers intégrés en station. Toutefois, des espaces susceptibles d'accueillir des activités commerciales sont possibles notamment au rez-de-chaussée des stations en élévation. Ce point fera l'objet d'échanges au cours du marché de conception réalisation.

La Fédération d'usagers de la bicyclette (FUB) se félicite pour la prise en compte de l'intermodalité avec le vélo dans le projet Câble A. Elle souhaite qu'une attention particulière soit portée à l'accessibilité des stations qui ne sont pas en rez-de-chaussée : les ascenseurs doivent permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite et aux vélos.

Christophe SUROWIEC confirme que le projet a intégré les réflexions sur l'accessibilité des stations pour tous, dont PMR et vélos :

- Deux stations sur cinq nécessiteront des ascenseurs (Émile Combes et Émile Zola) ;
- Deux stations seront au sol (Temps Durables et Bois Matar) ;
- La station Pointe-du-Lac disposera d'une nouvelle passerelle depuis le Mail François Mitterrand, pour un accès à niveau constant.

Quelle est la quantité estimée de béton nécessaire à la réalisation des pylônes de plus de 40 mètres de hauteur ?

Christophe SUROWIEC souligne qu'aucun choix n'a été fait en matière de design des pylônes. Même si le projet souhaite éviter une hauteur de pylône trop importante, seul un pylône très haut, par exemple à la station Pointe-du-Lac, garantira la limitation de l'intrusion visuelle au niveau des habitations.

2-5-2 Les cabines

Quelle place effective il y aura-t-il pour les vélos dans chaque cabine ?

Christophe SUROWIEC répond que les vélos pourront être transportés à l'intérieur des cabines. Plusieurs configurations sont possibles afin d'optimiser l'accessibilité aux cabines pour les usagers du câble et des éventuels vélos. Le design des cabines est encore à l'étude, pour en garantir la modularité et l'accessibilité.

L'association d'usagers des transports (AUT) d'Ile-de-France soutient le projet Câble A : le téléphérique est un mode qui produit peu de nuisances par rapport aux autres (bus, métro, tramway...). Pour limiter les problèmes de covisibilité, les cabines du Câble A pourraient se doter d'un système d'occultation visuelle, comme à Brest : lorsque les cabines passent au-dessus de jardins privés, les vitres deviennent opaques.

2-6 Le rabattement vers le Câble A

Est-il prévu un remaniement du réseau de bus en lien avec la mise en place du Câble A, ou l'insertion d'une gare routière dans le secteur ?

Éric MAUPERON restitue l'intention d'Ile-de-France Mobilités de travailler sur l'intermodalité à travers ses projets, dont le Câble A à Pointe-du-Lac est un exemple. A chaque station du téléphérique, des connexions avec les bus permettront le rabattement vers le câble.

La restructuration du réseau de bus pourra être étudiée par la suite, en termes de développement et renforcement de l'offre.

2-7 Les études acoustiques

L'association du quartier Sarrazins Sud s'interroge sur les études acoustiques : ont-elles été réalisées par le fournisseur des équipements ? Si oui, sont-elles vraiment neutres ?

Pourquoi les études acoustiques ont-elles été réalisées sur la base de mesures prises en montagne ?

Éric MAUPERON rappelle que les mesures acoustiques ont été faites par Ile-de-France Mobilités depuis des habitations de riverains, dont certains présents à la réunion acteurs, afin d'établir un état de référence. Ensuite, une modélisation a permis d'injecter le bruit attendu du téléphérique à la situation actuelle, avec de nombreuses variables, dont la fréquence de passage des cabines et les différents horaires. A ce jour, la modélisation est possible seulement à partir des données d'un projet de téléphérique de montagne : Ile-de-France Mobilités considère que de meilleurs résultats acoustiques pourraient être obtenus à l'installation du câble en milieu urbain, plutôt qu'en montagne. Ile-de-France Mobilités s'engage à ce que le concepteur

respecte la réglementation acoustique, grâce à des solutions comme des stations fermées, ainsi que des équipements et services adaptés. De nouvelles mesures seront prises après les travaux et la mise en service. Un cadre réglementaire précis n'existe pas au sujet de téléphériques urbains, donc Ile-de-France Mobilités a adopté la réglementation routière comme référence.

Où les stations motrices du téléphérique se trouvent-elles ? Ces stations seront-elles plus bruyantes ?

Christophe SUROWIEC explique que les stations motrices ont été localisées dans les secteurs avec le moindre nombre d'habitations à proximité :

- La station Temps Durables est une double station motrice, pour la boucle entre Pointe-du-Lac et Temps Durables, et pour celle entre Émile Combes et Temps Durables ;
- La station motrice Émile Combes permet la gestion de la boucle entre Bois Matar et Émile Combes.

La réalisation du projet sera facilitée par la mise en place progressive des différentes boucles.

Concernant le bruit du câble, **Marc THIBERVILLE** remarque qu'une station du métro peut aussi engendrer des impacts sonores sur les habitations alentours, mais qu'elle permet aussi une meilleure desserte du secteur.

2-8 Autres remarques

L'association du quartier Sarrazins Sud regrette que la concertation préalable en 2016 n'ait pas suffisamment concerné le territoire cristolien et notamment les riverains de la station Créteil Pointe-du-Lac.

Alexandre BERNUSSET rappelle qu'une rencontre de proximité avec les usagers des transports à Pointe-du-Lac a été organisée à Créteil. Des flyers et un site internet permettaient les contributions de tous, ainsi que deux réunions publiques organisées à Villeneuve-Saint-Georges et à Limeil-Brévannes.

Le projet prévoit-il des solutions en cas d'intempéries (orage notamment) ? Quelle réactivité pour la mise en place d'un service de remplacement ?

Christophe SUROWIEC explique qu'en cas de rafales de vent, le service pourrait être interrompu ou limité. Toutefois, les données météorologiques de Météo France sur le territoire dans les 20 dernières années montrent que le secteur n'est pas soumis à des vents importants. Enfin, les orientations des vents habituels dans le secteur, ne pénalisent pas le fonctionnement du Câble A.

Un arrêt d'exploitation de 10 jours par an est prévu, pour la maintenance du système. Quels moyens de substitution seront mis en place ? Comment garantir leur efficacité, compte tenu des embouteillages dans le secteur ? Et comment justifier le téléphérique, si le moyen de substitution s'avère également efficace ?

Christophe SUROWIEC précise que les trois boucles (avec deux stations motrices) permettront une maintenance par secteur : cela évitera la mise en place d'un service de substitution sur toute la ligne. Une maintenance occasionnelle de dix jours se fera lors d'inspections plus importantes et profondes, alors que les inspections simples se feront plus rapidement. Les substitutions se feront en bus lors des inspections, de préférence en période estivale pour un impact moindre sur le temps de trajet. **Alexandre BERNUSSET** rajoute que l'exemple du RER, parfois substitué par des bus lors des maintenances, montre qu'un système de substitution est rarement aussi performant que le mode d'origine.