

Séance du 9 octobre 2019

Rapport n° 2019/355

CABLE A - TELEVAL

DECLARATION DE PROJET

A l'issue de l'enquête publique qui s'est tenue du 25 mars au 11 mai 2019, et au vu de ses conclusions, le Conseil d'Administration doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

1. Présentation du projet

1.1 Historique du projet

Le Câble A – Téléal est le premier téléphérique d'Île-de-France. Il desservira les villes de Villeneuve-Saint-Georges, de Valenton, de Limeil-Brévannes et de Créteil, situées dans le sud du département du Val-de-Marne. Les trois communes du plateau briard présentent un bassin de vie de près de 65 000 habitants.

Ce territoire est traversé par de nombreuses coupures urbaines (faisceaux ferroviaires, infrastructures routières) et présente d'un relief marqué, générant des zones enclavées et éloignées des réseaux de transports lourds (RER, métro, tramway), où la desserte bus ne parvient pas à répondre de façon efficace aux besoins en déplacements et où la circulation routière est congestionnée aux heures de pointe. C'est notamment ce qui a conduit au choix d'une liaison par câble permettant de s'affranchir des obstacles de la géographie et des infrastructures.

Dès 2013 en effet, le Syndicat des Transports d'Île-de-France a mené une étude confirmant la pertinence du mode de transport par câble aérien pour la desserte des villes du plateau et concluant à l'opportunité de réaliser la liaison entre Créteil – Pointe du Lac (terminus ligne 8 du métro) et le quartier du Bois Matar à Villeneuve-Saint-Georges. Le principe d'une liaison de transport public entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges a ainsi été inscrite au SDRIF (Schéma Directeur de la Région Île-de-France), ainsi qu'au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020.

Par délibération du 13 juillet 2016, le Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et les modalités de la concertation préalable du projet Câble A. La concertation préalable a été organisée par les équipes du Syndicat et s'est déroulée du 26 septembre au 28 octobre 2016 à Créteil, à Valenton, à Limeil-Brévannes et à Villeneuve-Saint-Georges.

Le bilan de cette concertation a été approuvé par le Conseil d'administration le 22 mars 2017, ce qui a permis de lancer les études préliminaires au printemps 2017

Le 11 juillet 2018, le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ont été approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

L'enquête publique s'est tenue du 25 mars au 11 mai 2019.

1.2 Objectifs de l'opération

Les communes de Villeneuve-Saint-Georges, de Valenton et de Limeil-Brévannes connaissent un développement important. Ainsi, l'accroissement du nombre d'habitants est estimé à 10 % entre 2009 et 2020 sur les quatre communes concernées par le projet, tandis que le nombre d'emplois devrait croître de 7 %.

La conjonction du relief marqué, des nombreuses coupures urbaines et du développement soutenu de ce territoire entraîne aujourd'hui une saturation routière, qui affecte le réseau de bus dont la fréquentation a également fortement progressé.

Les objectifs du Câble A – Téléal visent à :

- Désenclaver les quartiers de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges en leur offrant un accès facilité :
 - A la ligne de métro 8 pour les déplacements radiaux vers Paris ;
 - A 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 par une correspondance avec la ligne de métro 8 à la station Créteil L'Echat ;
- Créer une liaison directe et attractive en transports collectifs entre les communes du plateau briard et Créteil, pôle de destination majeur à l'échelle du Département ;
- Offrir un mode de transport adapté aux enjeux du territoire, innovant et attractif.

1.3 Organisation de la maîtrise d'ouvrage et financement

Île-de-France Mobilités a assuré la maîtrise d'ouvrage du projet Câble A – Téléal depuis les études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) jusqu'à la tenue de l'enquête publique.

Île-de-France Mobilités poursuivra la maîtrise d'ouvrage des études de conception et de la réalisation du projet. Le lancement du marché de conception-réalisation permettant la poursuite de l'opération est prévu à l'automne 2019.

L'opération est inscrite au CPER 2015-2020.

Une convention de financement relative aux études d'avant-projet (marché de conception réalisation), aux libérations d'emprises et aux opérations induites d'un montant de 10,5M € H.T. courant a été approuvée par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 11 juillet 2018.

Des conventions de financement relatives aux acquisitions foncières et aux travaux devront être établies pour la poursuite de l'opération.

1.4 Caractéristiques générales du projet

Longue de 4,5 km environ, la ligne Câble A – Téléal desservira cinq stations accessibles aux personnes à mobilité réduite et permettra de relier Créteil - Pointe du Lac au quartier Bois Matar de Villeneuve-Saint-Georges en moins de 20 minutes en heure de pointe.

La hauteur de survol des cabines évoluera entre 25 et 45 mètres selon les sections.

À ce stade des études, les horaires d'ouverture du Câble A – Téléal sont calés sur ceux du métro (5h30 - 1h du matin).

Le système sera exploité 355 jours par an environ : une fermeture annuelle d'une dizaine de jours, à privilégier durant les congés d'été, pourrait être nécessaire aux opérations de maintenance. Au cours de cette période, un transport de substitution sera mis en place.

A la mise en service, le débit sera de 1600 personnes par heure et par direction. Le système sera néanmoins conçu afin d'être en capacité d'évoluer à 2000 personnes par heure et par direction si nécessaire.

Cette liaison par câble constituera un transport collectif à part entière, articulé avec les autres modes et intégré à la tarification francilienne.

Le coût du Câble A – Téléal est estimé, au stade du schéma de principe, à 132 M€ hors taxes (cabines comprises).



Source : concertation préalable du Câble A - 2016

2. Enquête publique

2.1 Références réglementaires et avis MRAe

Le projet de création d'une ligne de transport par câble Câble A – Téléal entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges via Limeil-Brévannes et Valenton a été soumis à enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et parcellaire et valant mise en

compatibilité des documents d'urbanisme (Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des quatre communes). Cette enquête a été organisée selon les dispositions du code de l'environnement (Art. L. 123-3 et suivants, L. 126-1 et R. 123-2 et suivants), complétées par les dispositions du code de l'expropriation (Art. L. 110-1, R. 121-1 et suivants).

Le dossier d'enquête publique, incluant l'étude d'impact, a été soumis à l'autorité environnementale compétente, définie par les articles L-122-1 et R-122-1 du code de l'environnement à savoir la Mission Régional d'Autorité Environnementale (MRAe), qui a émis un avis en date du 17 octobre 2018. Île-de-France Mobilités a transmis un mémoire en réponse à la MRAe le 12 mars 2019.

2.2 Avis des collectivités

Les collectivités territoriales ont également été sollicitées, dans le cadre de cette phase préalable à l'ouverture d'enquête. Le Département du Val-de-Marne a émis un avis favorable, tout comme les communes de Limeil-Brévannes, de Valenton, de Villeneuve-Saint-Georges, l'Etablissement Public Grand Orly Seine-Bièvre et la Communauté d'agglomération Val d'Yerres – Val de Seine. Seule la Commune de Créteil a émis un avis défavorable au tracé.

2.3 Déroulement de l'enquête publique

Par décision n° E18000137 / 77 du 8 janvier 2019, le Président du Tribunal Administratif de Melun a désigné la commission d'enquête en charge de conduire l'enquête publique unique dans le cadre de la réalisation de la ligne de transport par câble Câble A - Téléal.

La commission d'enquête était composée de Monsieur Michel CERISIER, président de la commission, et de Messieurs Pierre ROCHE et Henri LADRUZE, membres titulaires.

L'enquête publique a été organisée selon les termes de l'avis d'enquête publique publié par le Préfet du Val-de-Marne dans l'arrêté préfectoral n°2019/644 du 1er mars 2019.

L'enquête publique s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019 inclus soit durant quarante-huit jours consécutifs. Le public a été informé de cette enquête conformément à la réglementation 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 a estimé dans son rapport et ses conclusions 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 du 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.

2.4 Observations formulées pendant l'enquête publique

Les permanences ont été tenues conformément aux stipulations de l'arrêté d'ouverture d'enquête dans les mairies des quatre communes. Des registres d'enquête publique, au format papier dans les mairies et en préfecture, ainsi qu'électronique, ont été mis à disposition du public afin qu'il puisse y porter ses observations.

Au total, 1 074 observations ont été recueillies et examinées par la commission d'enquête, soient 940 observations sur le registre électronique et 134 observations sur les registres papier des quatre mairies et sur les registres de la préfecture.

Le 4 juin 2019, la commission d'enquête a remis au maître d'ouvrage une retranscription de l'ensemble des questions posées par le public, ainsi qu'une synthèse des observations formulées, qu'elle a organisée en dix thèmes :

- Thème 1 : L'enquête publique ;
- Thème 2 : Le tracé général de la ligne et ses problématiques ;
- Thème 3 : Le voisinage du tracé ;
- Thème 4 : Les nuisances générées par la phase chantier ;
- Thème 5 : Les nuisances générées en phase exploitation de la ligne ;
- Thème 6 : Les conditions d'exploitation de la ligne ;
- Thème 7 : La justification du projet et les solutions alternatives ;
- Thème 8 : Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- Thème 9 : L'enquête parcellaire ;
- Thème 10 : Autres problématiques et questions diverses.

Les thèmes 7 (52.4%), 5 (14.55%) et 2 (9.9%) concentrent la majorité des avis émis.

Les avis émis sur l'ensemble des thèmes sont très majoritairement favorables au projet : 75.3% d'avis favorables, 5.4 % d'avis critiques et 19.3% d'avis défavorables.

Île-de-France Mobilités a apporté des réponses aux questions posées, comme demandé par la commission d'enquête, dans un mémoire remis le 28 juin 2019 à la commission d'enquête.

2.5 Conclusions de la commission d'enquête

La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions au Préfet du Val-de-Marne le 12 juillet 2019. Le Préfet du Val-de-Marne a transmis ce rapport au maître d'ouvrage le 24 juillet 2019.

La commission d'enquête a émis un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de construction du Câble A de Créteil à Villeneuve-Saint-Georges. Cet avis est assorti de deux réserves et de sept recommandations.

La commission d'enquête a émis un avis favorable sans réserve sur l'emprise des ouvrages projetés sur les communes de Créteil, de Valenton, de Limeil-Brévannes et de Villeneuve-Saint-Georges selon les états et plans parcellaires tels que présentés dans le dossier d'enquête.

La commission d'enquête a émis un avis favorable sans réserve à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Créteil, de Valenton, de Limeil-Brévannes et de Villeneuve-Saint-Georges.

3. Déclaration de projet

Conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement et à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'autorité de l'établissement public responsable du projet, le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, au vu du résultat de la consultation du public.

Cette déclaration de projet doit intervenir dans un délai de six mois après la clôture de l'enquête. Dans ce délai, Île-de-France Mobilités, sur demande du préfet du Val-de-Marne dans son courrier en date du 24 juillet, doit se prononcer sur l'intérêt général du projet. A l'occasion de la déclaration de projet, le Conseil doit également se prononcer sur les propositions de réponses et d'engagements faisant suite aux réserves et recommandations de la commission d'enquête.

La déclaration de projet, outre le résultat de la consultation du public, doit prendre en considération l'étude d'impact et l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) en date 17 octobre 2018.

La déclaration de projet doit comporter la liste des mesures à la charge d'Île-de-France Mobilités destinées à éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser les effets négatifs du projet Câble A -Téléval sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi (mesures ERC).

La déclaration de projet doit prendre en considération les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés et répond à l'avis défavorable de la commune de Créteil et à l'avis favorable avec réserve de la commune de Valenton.

3.1 Motifs et considérations justifiant de l'intérêt général du projet

Le rapport de la Commission conclut que l'analyse bilancielle du projet fait indiscutablement ressortir l'intérêt général et l'utilité publique de la réalisation du projet du téléphérique Câble A Téléval :

« 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 ».

Le projet du Câble A – Téléval a vocation à pallier les nombreuses coupures urbaines et à relier des quartiers aujourd'hui en marge de l'offre structurante de transport en commun. Compte tenu des spécificités et des contraintes du territoire, le téléphérique est le mode de transport le plus adapté.

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 circulation en site propre exclusif (sans conflit avec les autres modes de transport) assure une très grande régularité.

Le Cable A – Téléval assurera des gains de temps conséquents, sa compétitivité face aux voitures particulières entrainera un report modal important. Présentant un faible impact sur

l'environnement, il occasionnera une diminution des émissions de polluants atmosphériques ainsi qu'une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Cette nouvelle liaison permettra de renforcer des pôles intermodaux existants en créant de nouvelles connexions avec la ligne 8 du métro, le réseau de bus dont la ligne 393, puis celui du Grand Paris Express. Les correspondances seront les plus optimisées possible et les modes actifs ont été intégrés dès l'origine de la conception. L'accessibilité aux cabines et à l'ensemble des stations sera garantie à toutes les catégories d'usagers, y compris aux personnes à mobilité réduite.

Au vu de ces éléments, l'intérêt général du projet du projet doit être reconnu.

3.2 Réponses aux réserves et recommandations issues de l'enquête publique

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 ».

Île-de-France Mobilités s'engage à imposer, dans le cahier des charges du futur marché de conception et de réalisation du Câble A – Téléval, la limitation des parties vitrées des cabines de façon à occulter les possibilités de vision en plongée vers les habitations proches du téléphérique. La réduction de ces parties vitrées pourra concerner toutes les faces des cabines.

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 ».

Île-de-France Mobilités s'engage à imposer dans le cahier des charges du futur marché de conception et de réalisation du Câble A – Téléval :

- des câbles gainés (avec profilés inter-torons – dispositifs plastique entre les torons du câble) permettant de réduire les émissions sonores ;
- la mise au point d'une modélisation acoustique lors des phases de conception. L'atteinte des objectifs du modèle et le respect de la norme seront vérifiés à la mise en service de l'infrastructure par le biais de campagnes acoustiques en différents points de l'itinéraire. Des campagnes de mesures acoustiques seront également réalisées en phase exploitation : le respect des seuils réglementaires au cours de la journée et en période de nuit devra être garanti. Les résultats de ces campagnes acoustiques seront rendus publiques.

- la mise en œuvre d'actions correctives dans l'hypothèse d'un dépassement de ces seuils à la mise en service puis pendant l'exploitation du Câble A.

Recommandation 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 ».

Dans le cadre des procédures règlementaires de sécurité préalables à l'engagement des travaux et à la mise en service, les conséquences de la rupture de ligne à très haute tension (THT) sur la sécurité des voyageurs du Câble A, et les mesures de protection à prendre, seront définies, évaluées par un organisme qualifié agréé par l'Etat, et approuvés par les services de l'Etat. Si les études ou ces acteurs en mettaient en évidence la nécessité, un dispositif de rattrape-câble sera envisagé par Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités s'engage à imposer, dans le cahier des charges du futur marché de conception et de réalisation du Câble A – Téléal, l'étude des mesures de protection du Câble A vis-à-vis des lignes THT.

Recommandation 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 ».

A ce stade des études, les stations du Câble A – Téléal ont été envisagées ouvertes. Dans l'hypothèse où l'ensemble des mesures de réduction acoustique prises en compte ne seraient pas suffisant, Île-de-France Mobilités s'engage à imposer, dans le cahier des charges du futur marché de conception et de réalisation du Câble A – Téléal, l'étude de la fermeture des stations susceptibles de dépasser les seuils acoustiques réglementaires.

Recommandation 3 : « La commission d'enquête recommande que les lignes du réseau de bus soient reconfigurées afin d'assurer une bonne complémentarité modale avec le Téléal ».

L'arrivée du Câble A – Téléal va constituer une offre de transport structurante pour l'ensemble du bassin de vie. Île-de-France Mobilités a envisagé les stations en cherchant à favoriser l'intermodalité vis-à-vis notamment des lignes de bus qui assureront le rabattement vers ces nouveaux pôles d'échanges. A cette fin, les points d'arrêt ont été envisagés à proximité immédiate des stations et dimensionnés pour accueillir les futures liaisons qui desserviront les différents quartiers des communes concernées.

Île-de-France Mobilités s'engage à accompagner l'arrivée du Câble A – Téléal d'une restructuration du réseau de transport existant en lien avec les projets urbains du territoire et la future demande de déplacements. Cette restructuration sera préalablement présentée aux communes, pour avis, plusieurs mois avant la mise en service du téléphérique.

Recommandation 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 ».

Île-de-France Mobilités s'engage à poursuivre les échanges, déjà initiés au cours des précédentes étapes du projet, avec les associations représentatives des Personnes à Mobilité Réduite. Des échanges spécifiques avec le futur concepteur réalisateur puis l'exploitant du Câble A – Téléal seront tenus afin d'appréhender au mieux des conditions d'évacuation particulières des différentes catégories de personnes en situation de handicap. Les procédures envisagées seront présentées aux services instructeurs et aux services de secours pour validation dans le cadre des dossiers de sécurité réglementaires.

Recommandation 5 : « La commission d'enquête recommande qu'Île-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 ».

Les échanges entre Île-de-France Mobilités et le Syndicat Mixte d'Etude et de Réalisation (SMER) « La Tégéval », maître d'ouvrage du projet de coulée verte « La Tégéval » ont été initiés avant le lancement des études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du Câble A – Téléal.

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.

Île-de-France Mobilités s'engage à poursuivre le travail partenarial lors des prochaines phases du projet afin d'honorer ses engagements auprès du SMER « La Tégéval ».

Au cours des prochaines phases du projet, Île-de-France Mobilités cherchera à optimiser encore l'insertion paysagère des deux stations (Emile Zola et Emile Combes) et des pylônes situés au sein de la coulée verte de « La Tégéval ». Les aménagements paysagers prévus dans l'environnement de la station Temps Durables seront réalisés de façon à prolonger la coulée verte de « La Tégéval » au nord de la rue Paul Valéry (RD 110) à Limeil-Brévannes.

Recommandation 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, ...) ».

L'information du public en phase chantier est l'une des préoccupations majeures d'Île-de-France Mobilités, qui s'engage à mettre en place un dispositif complet d'information de proximité (site Internet, numéro de téléphone dédié, lettres d'information en boîtes aux lettres, *info travaux*, panneaux etc) auprès des riverains et usagers, afin de les informer de l'évolution du chantier et sur les gênes causées par ce dernier. Les modalités détaillées de ce dispositif seront déterminées en partenariat étroit avec les acteurs locaux.

Recommandation 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 ».

L'insertion de la station Emile Combes et l'implantation des pylônes impactent le terrain multisport à Limeil-Brévannes. Situé au sein du périmètre de « La Tégéval », cet équipement sportif sera déplacé en fonction du programme de la coulée verte. La localisation précise du terrain multisport sera définie par le SMER « La Tégéval », maître d'ouvrage de la coulée verte et par la Commune de Limeil-Brévannes.

Île-de-France Mobilités s'engage à reconstituer cet équipement sportif.

La déclaration de projet prendra ainsi en considération le résultat de la consultation du public.

3.3 Réponses à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe)

Le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe figure dans le dossier d'enquête publique (Pièce I). Les réponses ont été intégrées dans la liste des mesures ERC (cf.ci-dessous).

La déclaration de projet prendra ainsi en considération l'étude d'impact et l'avis de la MRAe du 17 octobre 2018.

3.4 Liste des mesures ERC et modalités de suivi

Les mesures ERC susvisées et les modalités de suivis seront mises en œuvre dans le cadre de la réalisation du projet. Leur synthèse est présentée en annexe 1 du présent rapport et de la délibération.

3.5 Réponses aux avis des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés

Par délibération du 11 février 2019, la commune de **Créteil** a émis l'avis suivant :

« *LE CONSEIL MUNICIPAL,*

ARTICLE 1 : 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.

ARTICLE 2 : EMET 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.

ARTICLE 3 : S'OPPOSE à la modification du PLU de Créteil, telle que présentée au dossier, en l'état du tracé.

ARTICLE 4 : 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 la même, de réinscrire ce projet dans une perspective consensuelle portée par l'Intérêt Général ».

En réponse à l'avis exprimé par la commune de Créteil, Île-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'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.

Île-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. Île-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). Île-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.

Île-de-France Mobilités précise avoir étudié sept configurations ou sites d'implantation de la station Pointe du Lac, à différents niveaux d'études.

Par délibération du 14 février 2019, la commune de **Valenton** a émis l'avis suivant :

« LE CONSEIL MUNICIPAL DECIDE

ARTICLE 1er : d'émettre un avis favorable sur le projet présenté par Île-de-France Mobilités et la mise en compatibilité du PLU de Valenton.

ARTICLE 2 : de formuler une réserve sur la superficie de la zone spécifique UCâble d'une emprise de 9 775m² 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 de conforter la superposition des deux projets.

ARTICLE 3 : dit qu'une ampliation de la présente délibération sera notifiée à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne 21 à 29 avenue du Général de Gaulle – 94038 Créteil cedex, et à Monsieur le Président de l'Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre ».

En réponse à l'avis de la commune de Valenton, Île-de-France Mobilités confirme que les échanges réguliers et constructifs instaurés avec les communes de Limeil-Brévannes et de Valenton ainsi qu'avec le Syndicat Mixte d'Etude et de Réalisation (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 R1517 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. »

Île-de-France Mobilités s'engage donc à optimiser les emprises en cohérence avec « La Tégéval ».

La déclaration de projet prendra donc en considération ces avis, ainsi que les avis favorables du Département du Val-de-Marne, des communes de Limeil-Brévannes, de Villeneuve-Saint-Georges, de l'Etablissement Public Grand Orly Seine-Bièvre et de la Communauté d'agglomération Val d'Yerres – Val de Seine.

Délibération

Il est donc proposé au Conseil :

- De confirmer l'intérêt général du projet au regard des motifs et considérations rappelés dans l'exposé ci-avant et de prononcer la Déclaration de projet ;
- De lever les deux réserves de la commission d'enquête par les engagements exposés ci-avant ;
- De répondre aux recommandations de la commission d'enquête par les engagements exposés ci-avant ;
- De demander au préfet du Val-de-Marne de prononcer par arrêté la Déclaration d'Utilité Publique pour la réalisation du projet, valant mise en compatibilité des PLU ;
- Dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique, de demander au préfet du Val-de-Marne de prononcer par arrêté la cessibilité des parcelles concernées afin d'autoriser le recours à l'expropriation en cas de refus d'une cession à l'amiable des terrains nécessaires au projet et donc d'autoriser le directeur général à mener la procédure d'expropriation au nom d'Île-de-France Mobilités ;
- De s'engager à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique, ainsi qu'à poursuivre cette démarche dans la suite du projet. Leur synthèse est présentée en annexe 1 du présent rapport et de la délibération.

ANNEXE 1

**Mesures à la charge des maîtres d'ouvrage destinées à éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser
les effets négatifs notables du projet du Câble A - Téléal sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur
suivi**

En application des articles L 126-1 et L 122-1-1 et R 122-13 du code de l'environnement

Préambule :

L'article L 122-1-1 du code de l'environnement précise notamment que la déclaration de projet « *précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine* ».

La présente annexe vise à préciser, sous forme d'un tableau, les effets négatifs notables du projet en phase chantier et en phase exploitation, les mesures prévues par les maîtres d'ouvrage, d'évitement, de réduction ou de compensation. Ces impacts et mesures sont identifiés dans l'étude d'impact et éventuellement précisés par les compléments de réponse apportés par les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale ou dans le rapport de la commission d'enquête.

Les mesures mentionnées pourront être précisées ou complétées dans le cadre des procédures spécifiques menées postérieurement à la déclaration d'utilité publique : les demandes d'autorisation environnementale unique, les procédures relatives aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ou encore les demandes d'autorisation au titre du code de l'urbanisme.

Figurent ensuite les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

La synthèse des effets et des mesures associées au projet est présentée dans le tableau ci-dessous. Elle inclut la présentation des impacts, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi proposées.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
	Climat	Chantier	<p>Les engins de travaux et matériels à moteur thermique émettront des gaz à effet de serre au cours des travaux.</p> <p>Le chantier entraînera l'abattage d'arbres situés sous la ligne du Câble A qui participaient jusqu'alors à l'absorption de gaz à effet de serre. A ce stade d'avancement, un déboisement de 3,43 ha est envisagé.</p>	<p>Les émissions seront réduites par le respect des bonnes pratiques de chantier (coupure du moteur des engins à l'arrêt, mise en place d'un plan de circulation, entretien régulier...)</p> <p>Des arbres seront replantés. Des espaces paysagers seront mis en place au niveau de certaines stations.</p>	Sans objet	Le respect des bonnes pratiques de chantier sera vérifié par le coordinateur sécurité et environnement.
		Exploitation	Le report modal induit par le projet participera à lutter contre le réchauffement climatique à l'échelle du projet.	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Milieu physique	Topographie	Chantier	A l'échelle globale du relief, l'opération n'aura un impact que marginal sur la topographie.	<ul style="list-style-type: none"> - Le choix des zones de stockage sera conditionné par le critère de moindre impact visuel. - La valorisation et le réemploi des déblais sera privilégiée. - Les déblais non réemployés seront envoyés vers des filières de traitement adaptées. 	Sans objet	Des obligations contractuelles entre la Maîtrise d'ouvrage et les entreprises imposeront un agrément préalable des solutions de réemploi et de mise en dépôt des déblais ainsi que la mise en place d'un système de traçabilité.
		Exploitation	Seule la construction des stations sur des terrains actuellement non urbanisés (excepté la station Pointe du Lac) engendrera une modification très ponctuelle de la topographie initiale.	Les impacts sur le relief au niveau des stations seront réduits par l'aménagement des terrassements et leur mise en valeur paysagère.	Sans objet	Sans objet
	Géologie	Chantier	Les impacts du projet sur les formations géologiques sont localisés au niveau de tous les aménagements réalisés en souterrain. S'y ajoute	Les fondations tiendront compte de la géologie des sols en place.	Sans objet	Des études géotechniques réalisées en phase conception permettront de prendre en compte la nature des sols. Si nécessaire, des mesures de suivi seront mises en œuvre en phase chantier

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			<p>ponctuellement les fondations des pylônes.</p> <p>Une étude géotechnique préalable réalisée en 2015 a montré que les terrains sont probablement des remblais anthropiques de mauvaise qualité. Sur cette base, des premières préconisations ont été faites par zone.</p> <p>Des campagnes de sondage complémentaires ont été réalisées par Technosol en 2018 pour affiner l'analyse et pré-dimensionner les fondations. D'autres sondages sont en cours au stade d'avancement de l'étude.</p>			(sondages complémentaires, essais).

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Milieu physique		Exploitation	Les couches superficielles actuellement en présence devront ponctuellement être supprimées de manière définitive sur une profondeur plus ou moins importante.	Sans objet.	Sans objet	Sans objet.
	Eaux souterraines	Chantier	<p>Impacts quantitatifs directs : L'implantation des stations au niveau du terrain naturel limite l'impact quantitatif sur les eaux souterraines. Seuls les terrassements pourront engendrer une perturbation des écoulements des eaux souterraines.</p> <p>Impacts qualitatifs directs : Le principal risque sera lié à l'infiltration ou à la percolation d'une pollution</p>	<p>Une étude géotechnique approfondie (G2 AVP) a été réalisée (sondages complémentaires au droit des pylônes et des stations) et a permis de définir précisément la nature des sols en présence et la profondeur de la nappe sous-jacente.</p> <p>Les méthodes de constructions et les impacts potentiels sur les écoulements souterrains pourront alors être précisés.</p>	Sans objet	<p>Suivi spécifique en phase conception et procédure Dossier Loi sur l'Eau</p> <p>Les mesures suivantes seront mises en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> - installation d'un piézomètre pour vérifier l'absence d'incidence des terrassements sur les écoulements - Une analyse des eaux sera réalisée à chaque phase critique de chantier - Le chantier sera suivi par les coordinateurs sécurité et environnement <p>L'enjeu est en particulier la préservation des nappes lors des opérations de fondations.</p>

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			que peut provoquer le chantier jusqu'à la nappe souterraine.	Les mesures mises en place pour la prévention des eaux superficielles sont de nature à éviter la pollution des eaux souterraines.		
		Exploitation	<p><u>Impacts quantitatif directs</u> : L'impact quantitatif sur les eaux souterraines est nul. Aucun prélèvement dans la nappe n'étant prévu en phase d'exploitation.</p> <p><u>Impacts qualitatifs directs</u> : Les seuls risques sont liés à une infiltration directe des eaux potentiellement polluées au niveau des locaux techniques lors des opérations de maintenance sur les cabines (huiles, eaux de lavage).</p>	Un système d'évacuation des eaux usées issues des locaux techniques pour chaque station sera mis en place.	Sans objet	<p>Suivi spécifique en phase conception et procédure Dossier Loi sur l'Eau</p> <p>Cf. Mesures thématique eaux superficielles</p>

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Milieu physique	Eaux superficielles	Chantier	<p>Impacts quantitatifs directs : La zone de travaux n'étant concernée par aucun cours d'eau, les impacts quantitatifs sur les eaux superficielles sont nuls.</p> <p>Impacts qualitatifs directs : Le projet induit un risque de pollution des eaux superficielles par ruissellement sur la zone de chantier avec infiltration ou rejet dans le réseau d'eaux pluviales existant.</p>	<p>Les principales mesures consistent en la mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de dispositifs d'évitement (aires de rétention, précautions d'usages, réservoirs étanches...) - d'un système d'assainissement provisoire - d'un plan d'organisation et d'intervention en cas de pollution accidentelle 	Sans objet	<p>Suivi spécifique en phase conception et procédure Dossier Loi sur l'Eau</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'efficacité de l'assainissement provisoire et des aires de stockage/stationnement sera contrôlé par des coordinateurs sécurité et environnement - Un entretien régulier des ouvrages d'assainissement provisoires sera réalisé - Des conventions de rejet seront établies avec les gestionnaires de réseaux et définirons les modalités de suivi de qualité des rejets.
		Exploitation	<p>Impacts quantitatifs directs : Le projet entraîne une augmentation des surfaces imperméabilisées et donc une augmentation des</p>	<p>Les volumes de stockage seront répartis entre des noues et des bassins d'assainissement enterrés, en partant du principe que les noues feront favorisées au maximum dans la limite de l'espace disponible.</p>	Sans objet	<p>L'efficacité du traitement du réseau d'assainissement sera vérifiée par une campagne annuelle suite à une forte pluie. Les eaux en sortie seront analysées.</p>

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			<p>volumes d'eaux pluviales à collecter et à évacuer. Les volumes de stockage nécessaires par station ont été calculés.</p> <p><u>Impacts qualitatifs directs</u> : Le risque de pollution des eaux superficielles est principalement lié à la pollution chronique des eaux de ruissellement. Celle-ci restera très limitée et principalement liée au trafic routier sur les voies d'accès ou à l'utilisation de produits phytosanitaires au droit des espaces paysagers.</p>	Si un rejet au réseau s'avère toutefois nécessaire, ce dernier respectera le règlement d'assainissement en vigueur.		Un suivi sera réalisé à la mise en service puis à 5 et 10 ans après mise en service.
	Risques naturels	Chantier	<u>Inondation</u> : Seul un pylône est concerné par le risque inondation sur la commune de Valenton	<p>Aucun remblai ne sera réalisé en zone inondable.</p> <p>Les travaux prendront en compte les mesures de prévention, de</p>	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				protection et de sauvegarde du PPRi de la Marne et de la Seine.		
			<u>Mouvement de terrain</u> : Le projet est principalement concerné par un aléa faible de retrait/gonflement des argiles. Seule, un pylône est concerné par un aléa fort sur la commune de Limeil-Brévannes. Les travaux, du fait de leur caractère temporaire, ne seront pas de nature à influencer de manière importante sur cet aléa.	Les travaux prendront en compte la présence d'argiles pour la conception du projet par un traitement des sols et la réalisation de micropieux pour les pylônes.	Sans objet	Sans objet
			<u>Risque sismique</u> : Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
			<u>Risque météorologique</u> : Le projet n'est pas de nature à augmenter le risque météorologique. En	Les entreprises des travaux seront chargées d'effectuer une	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			revanche, les conditions météorologiques peuvent influencer le chantier.	surveillance de la météo 2 fois par jour. En cas d'évènements climatiques dangereux, les produits polluants seront mis à l'abri.		
		Exploitation	<u>Inondation</u> : Le projet ne présentera pas un obstacle supplémentaire à l'écoulement des eaux.	L'assainissement mis en place sera une composante du projet	Sans objet	Sans objet
			<u>Mouvement de terrain</u> : La prise en compte des caractéristiques des sols dès la conception du projet permettra d'éviter les impacts en phase fonctionnelle.	Les préconisations des études géotechniques seront respectées dès la phase chantier pour la réalisation des fondations.	Sans objet	Sans objet
			<u>Risque sismique</u> : Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
			<u>Risque météorologique</u> : L'impact sera globalement positif. Le	Une analyse des données de vent sur le tracé du Câble A a été réalisée.	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			projet s'insère en effet dans une démarche globale de développement durable ayant pour volonté une diminution des rejets de gaz à effets de serre susceptibles d'être responsables du réchauffement climatique.	La notion de vents violents a été intégrée à la conception du projet du Câble A et pris en compte pour l'exploitation.		
	Déchets de chantiers et propreté du site	Chantier	Les travaux seront à l'origine de production de différentes catégories de déchets (câblages, huiles, plastiques, métaux, bois...)	Les entreprises qui réalisent les travaux seront amenées à rédiger un plan de gestion des déchets validée par le Maître d'ouvrage.	Sans objet	<p>Les mesures principales seront les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation du personnel de chantier par un coordinateur SPS ; - Contrôles réalisés par la maîtrise d'œuvre et par un organisme externe ; -Traçabilité des déchets assurée par des bordereaux de suivi des déchets.
	Sites protégés et	Chantier	Le projet n'intercepte aucune zone protégée ou d'inventaire. Les habitats	Sans objet	Sans objet	Suivi spécifique en phase conception projet / procédures de

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Milieu naturel	d'inventaires		et espèces patrimoniaux inventoriés dans les zones situées à proximité du projet ne sont pas remis en cause par ce dernier.			dérogation aux espèces protégées CNPN
		Exploitation	Les oiseaux nichant à proximité du projet (espèces déterminantes de la ZNIEFF la plus proche), sont susceptibles d'entrer en collision avec les câbles de l'infrastructure.	Afin de limiter le risque de collision d'oiseaux sur les câbles aériens, des dispositifs de type spirales ou balises colorées positionnés sur les câbles seront mis en œuvre.	Sans objet	Suivi spécifique en phase conception projet / procédures de dérogation aux espèces protégées CNPN
	Habitats naturels	Chantier et Exploitation	Au-delà des enjeux floristiques ou faunistiques, aucun habitat ne présente un enjeu intrinsèque de conservation dans l'emprise de l'aménagement, y compris les boisements de type « Chênaie-charmaie », du	Sans objet	Sans objet	Suivi spécifique en phase conception projet / procédures de dérogation aux espèces protégées CNPN

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Milieu nature I			fait du caractère très anthropisé de ces milieux.			
	Zones humides	Chantier et Exploitation	Aucune zone humide réglementaire, que ce soit sur le critère botanique ou pédologique, n'a été recensée au sein de l'aire d'étude. Le projet ne présente donc aucun impact sur ces milieux.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Flore	Chantier	<p>Les principaux impacts du projet sur la flore sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risque de dégradation des milieux adjacents à la zone de travaux, - Prolifération d'espèces invasives, - Destruction ou altération d'habitats d'espèces se développant dans les friches herbacées 	<p>Les périodes de travaux préparatoires (préparation des emprises : déboisement, défrichage, dépollution, installations de chantier) seront adaptées selon les groupes d'espèces impactées.</p> <p>Des mesures seront mises en place pour limiter le risque de</p>	Sans objet	<p>Un suivi en phase chantier par un écologue sera mis en place.</p> <p>Un suivi post chantier sera réalisé pour vérifier l'absence d'espèces végétales invasives et mettre en place un protocole d'élimination le cas échéant.</p>

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Milieu nature I			<p>(Centaurée noire, Gesse tubéreuse et Orchis pyramidal),</p> <p>- Destruction ou altération d'habitats d'espèces se développant dans les terrains vagues et dépôts (Chlore perfoliée).</p>	<p>prolifération d'espèces invasives (limitation des mouvements de terre, balisage des zones contaminées, avec interdiction d'entrer pour les engins, évacuation des terres contaminées en décharge...).</p> <p>Les stations botaniques à Orchis pyramidale, Centaurée noire, Gesse tubéreuse et Chlore perfoliée, situées au niveau du pylône 1P9, seront évitées autant que possible lors de la conception des pistes d'accès à la zone travaux.</p> <p>Le projet fera l'objet d'un dossier d'autorisation de défrichement.</p>		
		Exploitation	Le principal risque réside dans la prolifération d'espèces invasives.	Un plan de gestion sera mis en œuvre. Il intégrera les problématiques liées à la gestion	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				des espèces végétales exotiques envahissantes.		
	Faune	Chantier	<p>Les principaux impacts sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risque de destruction d'individus pour certains taxons (amphibiens, reptiles et oiseaux) - Risque de destruction ou altération d'habitats (de repos, d'abris ou de reproduction) - Dégradation des corridors écologiques 	<p>Avant le début des travaux préparatoires (opérations de défrichage, déboisement, et terrassements), les zones écologiques sensibles situées à proximité immédiate des emprises travaux, ainsi que les espaces boisés et les haies à maintenir en bon état seront mis en défens (mesure également valable pour la flore).</p> <p>Des inventaires complémentaires seront réalisés, en particulier au niveau du site de dépôt de Limeil-Brévannes (« la Ballastière ») qui accueille une population de Crapauds calamite et suite aux activités récentes constatées sur ce terrain (stockage de matériau). Le cas échéant, si des populations sont toujours en</p>	<p>Une mesure compensatoire sera mise en place pour le site impacté par la station</p> <p>Temps Durables, avec comme espèce cible le Crapaud calamite et comme espèces secondaires : le Petit Gravelot, Le Verdier d'Europe, le Chardonner et élégant, et</p>	<p>Un suivi en phase chantier par un écologue sera mis en place.</p> <p>Plan de gestion et de suivi pendant toute la durée de la compensation environnementale conformément à la procédure CNPN.</p>

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				<p>place, les emprises chantiers seront optimisées et limitées au strict nécessaire.</p> <p>Des clôtures spécifiques aux amphibiens (barrière étanche) seront installées autour des emprises chantier et des pistes d'accès, en parallèle des mises en défens.</p> <p>La localisation de la variante n°2 retenue à la station Pointe du Lac permet d'éviter la zone enherbée située directement au sud du parc municipal des sports de Créteil qui accueille des espaces à enjeux (lézard des murailles, libellule fauve, oedipode nordique...).</p> <p>Les plantations de haies et d'espèces arbustives paysagères devront intégrer des essences locales uniquement et disposer, à ce titre, du label « Végétal local ». Ces milieux (buissons et haies)</p>	<p>l'Oedipode turquoise (à préciser au stade du dossier CNPN).</p> <p>Afin de compenser la perte d'habitat due à l'emprise chantier des stations Emile Zola et Emile Combes, il est proposé de procéder à un reboisement de certains secteurs, à proximité du projet Câble</p>	

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				seront favorables aux oiseaux du cortège des lisières et milieux arbustifs, aux reptiles, ainsi qu'aux insectes du cortège des friches. Un dossier CNPN sera réalisé ultérieurement dans le cadre du projet.	A (à préciser au stade du dossier CNPN). Les sites retenus devront être favorable à l'espèce cible : le Roitelet huppé.	
		Exploitation	Risque de destruction d'individus lors des opérations d'entretien de la végétation sous la ligne du transport par câble. Perturbation des zones de chasse (pollution lumineuse due aux éclairages)	L'entretien de la végétation (fauche, défrichage) sous la ligne du transport par câble interviendra en période de repos biologique, c'est-à-dire en hiver. Un plan de gestion sera mis en œuvre. Les sites présents au niveau de la bande de 15 mètres de large sous la ligne, les abords des stations, ainsi que les sites compensatoires feront l'objet d'une gestion adaptée aux différents enjeux.	Sans objet	Prise en compte des mesures décrites dans le plan de gestion

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				L'éclairage sera raisonné et adapté afin de ne pas générer de nuisances sur la faune.		
Milieu humain	Occupation des sols/Foncier Bâti	Chantier	<p>Les impacts sur l'occupation des sols sont principalement liés à l'impact surfacique du projet sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> -des propriétés publiques, parapubliques ou privées -le milieu naturel et forestier (déboisement évalué au maximum à 3,43 ha) -le milieu agricole (parcelle agricole de 9000 m²) <p>Le survol du Câble A nécessite des déboisements, notamment au niveau du survol de la Tégéval.</p>	<p>Le projet de Câble A, de par sa nature, permet de limiter les impacts sur la propriété foncière et le bâti directement liés aux emprises du projet (impact surfacique).</p> <p>L'insertion du Câble A a par ailleurs été réalisée préférentiellement sur le domaine public ou privé non bâti pour épargner le bâti au maximum, et limiter les acquisitions de parcelles ainsi que la destruction de constructions.</p> <p>Les emprises du projet ont été limitées au strict nécessaire pour la réalisation du Câble A afin de réduire les dommages à la parcelle agricole et de limiter la création de délaissés peu</p>	<p>Un protocole d'accord entre le Maître d'Ouvrage et l'exploitant agricole pourra être négocié sur les conditions de versement des indemnités destinées à réparer les préjudices économiques pouvant</p>	<p>Les emprises chantier seront délimitées lors de la préparation du chantier afin d'éviter tout impact sur des parcelles adjacentes.</p> <p>Le respect des emprises par les entreprises sera contrôlé durant toute la phase chantier.</p>

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				exploitables sur la parcelle concernée.	être causés par le projet.	
		Exploitation	<p>La réalisation de la station Bois-Matar ponctionne une très faible partie de la superficie des terres agricoles.</p> <p>Le transport par câble passe à proximité des zones bâties suivantes : le quartier Sarrazins Sud et le projet Duvauchelle Est sur la commune de Créteil, la ZAC Ballastière (projet) à Limeil-Brevannes, l'éco-quartier des Temps Durables, le tissu pavillonnaire à Emile Combes, les logements sociaux au niveau du parc Saint Martin</p>	<p>Les tracés proposés dans le cadre des études préliminaires ont privilégié l'absence de tout survol de maisons individuelles et d'immeubles d'habitations.</p> <p>L'adaptation du profil en long et du positionnement des pylônes avec les partenaires concernés a permis d'insérer la ligne de transport par câble sans compromettre le maintien des activités présentes sous la ligne.</p> <p>Afin de respecter le gabarit de survol entre les bâtis et le Câble A, il est nécessaire que ces préfabriqués présents sur la parcelle au Sud-Ouest de la station Emile Zola soient déplacés. Les tracés proposés dans le cadre des études préliminaires ont privilégié</p>	<p>Les deux bâtiments modulaires impactés seront compensés :</p> <p>Les locaux de l'association seront réaménagés sur site en dehors de la zone de survol de la ligne.</p> <p>Les classes impactées seront intégrés à un groupe</p>	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Milieu humain			<p>Le projet en phase exploitation implique par ailleurs le survol de bâtis.</p> <p>Un relais assistance maternelle et une association culturelle réalisés en bâtiments préfabriqués sont survolés par le Câble A sur la commune de Limeil-Brévannes.</p>	l'absence de tout survol de maisons individuelles et d'immeubles d'habitations.	scolaire réalisé par la ville de Limeil-Brévannes.	
	Contexte sociodémographique	Chantier	L'impact principal des travaux sur le contexte socio-démographique concerne l'accessibilité aux logements à proximité des emprises chantier.	<p>Les accès aux logements seront préservés pendant toute la durée du chantier.</p> <p>Un plan d'organisation précis sera établi en concertation avec les partenaires du projet, les commerçants, les riverains et les entreprises.</p>	Sans objet	Ile-de-France Mobilités mettra en place un dispositif d'information et de communication permettant des échanges réguliers entre les riverains, le Maître d'ouvrage et les entreprises.
		Exploitation	Le projet du Câble A, en améliorant l'offre de transport en commun, et donc l'accessibilité depuis et vers les zones	Les services de l'Etat, les collectivités territoriales et les aménageurs ont été et seront associés tout au long de	Sans objet	Un bilan socio-économique sera réalisé une fois le projet mis en service

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			traversées, favorisera le développement de ces territoires et leur renouvellement.	l'élaboration et de la réalisation du projet du Câble A.		
	Emploi et activités économiques	Chantier	La phase travaux est susceptible d'impacter l'accessibilité aux emplois ainsi que l'accès aux activités et aux commerces riverains aux emprises de chantier.	Un phasage adapté des travaux sera établi.	Une commission de règlement à l'amiable pourra être mise en place. Elle sera chargée d'examiner les préjudices commerciaux subis par les commerçants.	Ile-de-France Mobilités mettra en place un dispositif d'information et de communication permettant des échanges réguliers entre les riverains, le Maître d'ouvrage et les entreprises

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Milieu humain		Exploitation	Autour des stations du Câble A, les nouvelles dessertes auront un impact positif pour les commerces et les activités économiques.	Sans objet	Sans objet	Un bilan socio-économique sera réalisé une fois le projet mis en service
	Equipements	Chantier	Le chantier pourra générer temporairement des nuisances acoustiques et visuelles sur certains équipements Un seul équipement est situé à proximité immédiate du Câble A. Il s'agit de la paroisse Sainte Pierre du Lac à Créteil.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
		Exploitation	La desserte des équipements situés le long du tracé du câble A sera améliorée.	Sans objet	Sans objet	Un bilan socio-économique sera réalisé une fois le projet mis en service

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
	Tourisme et loisirs	Chantier	Les travaux seront source de perturbation pour les promeneurs du parc en termes de nuisances acoustiques et d'impacts visuels, ou pour l'envol de poussières.	Les travaux seront menés en veillant notamment à respecter un paysage de qualité aux abords du chantier	Sans objet	Sans objet
		Exploitation	La desserte des activités touristiques et de loisirs sera améliorée par mise en service du Câble A.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Risques technologiques	Chantier	<p>La société La Martiniquaise située sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges est classée Seveso Seuil Bas (risque incendie).</p> <p>Les risques identifiés au sein de l'étude de danger réalisée par la Martiniquaise seront identifiés plus</p>	<p>Pour les installations chantier du Câble A soumis à la réglementation ICPE, les dossiers de déclaration ICPE nécessaires seront élaborés conformément à la réglementation.</p> <p>Les risques précis sur la phase chantier et la phase exploitation et les mesures d'évitement et de réduction seront détaillées dans le dossier préliminaire de sécurité, remis aux Préfet de</p>	Sans objet	Prise en compte des mesures de suivi définies dans les dossiers de sécurité et ICPE.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			<p>précisément au cours des études ultérieures.</p> <p>Les bâtiments de la Martiniquaise sont situés en dehors du périmètre incendie du Câble (bande de 30m), le projet est donc conforme à la réglementation en vigueur.</p> <p>Une première étude d'évaluation des risques incendie a été réalisée dans le courant des études préliminaires du Câble A</p> <p>Un premier dossier de sécurité, le Dossier de Définition de Sécurité (DDS), a été soumis aux services instructeurs</p>	Département et conditionnant le début du chantier.		
		Exploitation	La présence de l'entrepôt de stockage « La Martiniquaise » (ICPE	Les tracés survolant le bâtiment de la Martiniquaise ont été	Sans objet	Prise en compte des mesures de suivi définies dans les dossiers de sécurité et ICPE.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			classée Seveso seuil bas) peut représenter un risque lors de l'exploitation du Câble A lié à la zone de survol à proximité de l'entreprise.	<p>écartés afin de minimiser le risque.</p> <p>Les risques précis sur la phase chantier et la phase exploitation et les mesures d'évitement et de réduction seront détaillées dans le dossier préliminaire de sécurité, remis aux Préfet de Département et conditionnant le début du chantier.</p> <p>Les locaux techniques et halles de remisage qui seraient soumis à la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) feront l'objet de demande d'autorisation/déclaration conformément à la réglementation.</p>		
	Sites et sols pollués	Chantier	La réalisation du projet pourra nécessiter des opérations de dépollution des sols, préalablement aux travaux d'exécution.	La gestion des terres excavées en dehors de leur site d'origine sera réalisée conformément à la législation applicable aux déchets, notamment en ce qui	Sans objet	Les lieux d'évacuation des sols pollués seront indiqués à la police de l'environnement via les bordereaux de suivi des déchets.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			Des investigations complémentaires sont en cours et permettront de caractériser l'état des terres sous ces futurs aménagements.	concerne les modalités de traçabilité et de responsabilités.		
		Exploitation	Les sols seront dépollués, si nécessaire, durant la phase travaux. Aucun impact n'est attendu en phase exploitation.	Un Plan de Gestion et une Analyse des Risques Résiduels seront rédigés lors de la conception pour aboutir à une compatibilité sanitaire des sites avec le projet.	Sans objet	Sans objet
	Voiries et circulation routière	Chantier	Les travaux entraineront des modifications temporaires sur la circulation routière (déviations et rétrécissement de la RD1, interruption de la RN46) et permanents (aménagement de la ruelle de Paris et du chemin des bassins).	Le phasage des travaux et l'organisation des circulations a fait l'objet d'une attention particulière. Une signalisation permettra d'informer les usagers sur les modifications des dispositifs existants. Un plan d'organisation précis sera établi en concertation avec les partenaires du projet, les	Sans objet	La propreté des axes de circulation sera vérifiée par le maître d'œuvre du chantier et les chaussées nettoyées en cas de projection de boue. Un état des voies avant et après travaux sera réalisé pour une remise en état si nécessaire. Un suivi de l'état et de la congestion des circulations routières et des itinéraires alternatifs sera mis en œuvre, en concertation avec les collectivités.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				commerçants, les riverains et les entreprises.		Un suivi sera également assuré dans le cadre de la coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS).
		Exploitation	Le projet permet la diminution du nombre de véhicules par le changement de mode de transport des usagers des modes routiers vers les transports en commun.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Stationnements	Chantier	Le nombre de places de stationnement sera réduit temporairement durant la phase de travaux. De manière permanente, une quarantaine de places de stationnements seront supprimées.	Des mesures adaptées seront prévues en concertation avec les riverains et les mairies des communes concernées.	Sans objet	Un suivi sera mis en œuvre, en concertation avec les collectivités. Un suivi sera également assuré dans le cadre de la Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS).
		Exploitation	Aucun parc relais n'est prévu dans le cadre du projet. Des places de dépose-minute sont	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
	Réseau de transports collectifs		prévues à proximité de chacune des stations (exceptée station Pointe du Lac).			
		Chantier	<p><u>Réseau ferré :</u></p> <p><u>Réseau de bus :</u> Les engins de chantiers et les lignes passant à proximité des stations pourront être perturbés par la circulation des livraisons.</p>	<p><u>Réseau ferré :</u> Le survol de la LGV Sud-Est dans sa partie aérienne est évité.</p> <p>Les techniques employées pour le déroulement du câble permettront de ne pas impacter l'exploitation des voies SNCF et du métro.</p> <p><u>Réseau de bus :</u> des adaptations des itinéraires des bus seront réalisées.</p>	Sans objet	<p>Un suivi sera mis en œuvre, en concertation avec les collectivités et les exploitants.</p> <p>Un suivi sera également assuré dans le cadre de la coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS).</p>
		Exploitation	Le projet renforce le maillage des transports en commun lourds grâce aux correspondances offertes.	Des hypothèses de repositionnement des arrêts de bus existant ont été adoptées afin d'optimiser l'intermodalité aux stations et améliorer la lisibilité des correspondances à certaines stations.	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
	Circulation des piétons et des cycles	Chantier	Certaines portions des trottoirs et certaines traversées piétonnes situées au droit des aires de chantier seront occupées pendant les travaux modifiant les cheminements piétons.	Des cheminements provisoires pour piétons (déviation ou contournements) seront mis en place durant le chantier.	Sans objet.	Un suivi sera mis en œuvre, en concertation avec les collectivités. Un suivi sera également assuré dans le cadre de la coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS).
		Exploitation	Le Câble A s'intègre dans le réseau cyclable prévu par le SDIC à deux échelles. De plus, le projet prévoit création de cheminements piétons en continuité des espaces verts et la mise en place d'équipements en faveur des vélos.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.
Hygiène santé	Environnement sonore	Chantier	Les travaux pourront être source de nuisances sonores pour les riverains ou personnes travaillant à proximité du chantier.	Le bruit à la source sera réduit : - éloignement lorsque cela est possible de la base travaux des habitations ;	Sans objet	Des campagnes de mesures acoustiques seront réalisées lors des travaux pour vérifier l'émergence du chantier. Le coordinateur sécurité/environnement vérifiera la

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
et salubrité publique				<ul style="list-style-type: none"> - les engins de chantier utilisés disposeront de certificats de contrôle ; -capotage du matériel bruyant. 		conformité des principes définis dans les dossiers bruits
		Exploitation	<p>Les résultats des modélisations montrent un respect de la réglementation bruit des infrastructures de transport terrestre sauf en 3 points.</p>	<p>Engagement sur la réduction des émissions sonores pour respecter à minima les seuils de la réglementation bruit des transports terrestres : modification de la vitesse d'exploitation de nuit, confinement du bruit dans les gares.</p> <p>Ces mesures permettent le respect des objectifs fixés.</p> <p>Des obligations de respect à minima de la réglementation seront intégrés au cahier des charges du futur marché de conception-réalisation.</p> <p>Ile-de-France Mobilités s'engage à imposer dans le cahier des charges du futur marché de</p>	<p>En dernier recours, l'isolation des bâtiments impactés sera réalisée le cas échéant.</p>	<p>Des mesures de bruit après mise en service seront réalisées pour contrôler l'atteinte des objectifs fixés au concepteur-constructeur.</p>

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				<p>conception et de réalisation du Câble A – Téléal :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des câbles gainés (avec profilés inter-torons – dispositifs plastique entre les torons du câble) permettant de réduire les émissions sonores ; - la mise au point d'une modélisation acoustique lors des phases de conception. L'atteinte des objectifs du modèle et le respect de la norme seront vérifiés à la mise en service de l'infrastructure par le biais de campagnes acoustiques en différents points de l'itinéraire. Des campagnes de mesures acoustiques seront également réalisées en phase exploitation : le respect des seuils réglementaires au cours de la journée et en période de nuit devra être garanti. Les résultats 		

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Hygiène santé et salubrité publique				de ces campagnes acoustiques seront rendus publiques. - la mise en œuvre d'actions correctives dans l'hypothèse d'un dépassement de ces seuils à la mise en service puis pendant l'exploitation du Câble A.		
	Qualité de l'air	Chantier	Le chantier sera sources d'émissions directes (émissions atmosphériques des engins de chantier, émissions de poussières) et indirectes (augmentation du trafic routier).	Les engins de chantier respecteront les normes réglementaires en matière d'émissions atmosphériques. Les voiries seront arrosées en période sèche et les camions circulant sur la voie publique bâchés. Les travaux seront organisés afin de perturber au minimum la circulation.	Sans objet	Le coordinateur environnement contrôlera le bon arrosage du chantier en période sèche et venteuse. Il vérifiera également l'utilisation des filtres à particules sur les engins de chantier lorsqu'ils peuvent être équipés
		Exploitation	Le projet contribue à améliorer localement la qualité de l'air en tant que	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
	Vibrations		nouvelle infrastructure de transport moderne			
		Chantier	<p>Le personnel de chantier peut être particulièrement exposé aux vibrations lors de la conduite des engins.</p> <p>Les vibrations peuvent entraîner un risque de dommages vis-à-vis des constructions.</p>	<p>L'employeur est tenu au titre du Code du travail de mettre en place des mesures de prévention aux vibrations.</p> <p>Concernant les constructions, état des lieux et des contrôles périodiques seront réalisés sur les bâtiments.</p>	<p>Si des effets sont constatées, une procédure de référé est engagée entraînant l'intervention d'un expert qui sera suivie de la mise en œuvre des mesures correspondantes</p>	<p>L'état du bâti sensible proche du chantier sera suivi durant le chantier. L'efficacité des mesures de prévention mises en place seront régulièrement vérifiées par un coordinateur sécurité</p>
		Exploitation	Le projet peut générer des vibrations en phase exploitation au niveau des pylônes et des stations, en			

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			particulier les stations motrices.			
	Emissions lumineuses	Chantier	Les travaux de nuit seront limités ce qui permettra ainsi de réduire les émissions lumineuses.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
		Exploitation	Les émissions lumineuses seront légèrement plus importantes avec le projet par rapport à l'existant (éclairage nouveau au niveau des stations). Compte tenu du contexte urbain, l'éclairage est déjà bien présent ; les effets du projet sur la santé sont donc négligeables.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Qualité du sol	Chantier	Les terrassements pourront mettre à jour des sols pollués susceptible	Le personnel de chantier portera des équipements de protection individuelle.	Sans objet	Le coordinateur sécurité veillera au port des équipements de protection par les travailleurs.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			d'affecter la santé des personnes.	Des diagnostics des sols approfondis seront réalisés dans les études ultérieures. Des plans de gestion seront réalisés en conséquence.		
		Exploitation	La pollution stabilisée ou évacuée, ne sera plus en mesure d'avoir un impact sanitaire à la mise en service du Câble A.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Qualité des eaux	Chantier	Le périmètre des travaux n'intercepte aucun périmètre de protection de captage d'alimentation eau potable. Le projet n'entraîne pas de dégradation de la qualité de l'eau consommée.	Cf mesures chapitre eaux souterraines et eaux superficielles	Sans objet	Sans objet
		Exploitation	Le projet n'entraîne pas de dégradation de la qualité de l'eau consommée.	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Patrimoine et Paysage	Patrimoine	Chantier	<p><u>Patrimoine culturel et historique</u> : Il n'y a pas de covisibilité entre le projet et les monuments historiques. Aucun site inscrit ou classé n'est situé aux abords des emprises travaux du Câble A.</p> <p><u>Patrimoine archéologique</u> : la phase travaux peut conduire à la découverte de vestiges archéologiques, principalement au niveau des secteurs non artificialisés</p>	<p>Les travaux seront menés en veillant notamment à respecter un paysage de qualité aux abords du chantier (gestion des déchets, mise en place de barrières, ...)</p> <p>Le Préfet de Région, assisté par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (service de l'archéologie), a été saisi au titre de l'archéologie préventive le 27 juin 2018.</p> <p>Un diagnostic a été demandé par la DRAC sur l'emprise de trois stations.</p> <p>En fonction des résultats du diagnostic, Ile-de-France Mobilités mettra en œuvre la procédure définie avec les services de l'Etat.</p>	Sans objet	<p>Les travaux seront entrepris conformément à ce qui a été convenu avec l'Etat à l'issue des diagnostics,</p> <p>En cas de découverte fortuite, une déclaration sera faite en mairie et en préfecture. Ile-de-France Mobilités mettra en application les directives transmises par les services de l'Etat.</p>
		Exploitation	<p><u>Patrimoine culturel et historique</u> : Le projet n'aura pas d'effet sur le patrimoine historique et</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			<p>culturel en l'absence de covisibilité.</p> <p><u>Patrimoine archéologique</u> : Les impacts potentiels sur le patrimoine archéologique sont uniquement liés à la phase travaux.</p>			
	Paysage	Chantier	<p>Un impact temporaire sera lié à la présence des engins de travaux publics et aux installations de chantier (engins, base vie ...), seront perceptibles essentiellement par les usagers des voiries et riverains situés aux abords immédiats des sites de travaux</p>	<p>Les installations et zones de stockages seront définis afin d'en limiter l'impact visuel.</p> <p>Les mesures liées à la propreté du chantier participent à limiter les nuisances visuelles.</p>	Sans objet	Sans objet
		Exploitation	<p>L'insertion du projet en milieu urbain est principalement impactant pour les riverains qui auront quelques vues vers</p>	<p>Le projet fait l'objet d'une conception architecturale et structurelle. L'insertion paysagère du tracé et de chacune des stations a été rigoureusement</p>	Sans objet	<p>Un entretien spécifique sera prévu dans les années qui suivront la plantation des espaces paysagers.</p>

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			<p>le tracé général. Les stations qui modifieront l'occupation du sol amplifieront l'impact paysager.</p>	<p>étudiée. Ce travail d'insertion sera poursuivi dans les phases d'études ultérieures.</p> <p>Le profil en long de la ligne (hauteur de survol) a été adapté pour minimiser la covisibilité entre les cabines et les habitations riveraines.</p> <p>Ile-de-France Mobilités s'engage à imposer, dans le cahier des charges du futur marché de conception et de réalisation du Câble A – Téléval, la limitation des parties vitrées des cabines de façon à occulter les possibilités de vision en plongée vers les habitations proches du téléphérique. La réduction de ces parties vitrées pourra concerner toutes les faces des cabines.</p>	<p>b j e t</p>	