C1

NOUVELLE LIGNE

Créteil > Villeneuve-Saint-Georges

DOSSIER D'INFORMATION

Mars 2024

cable1.iledefrance-mobilites.fr

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

FRANCE RELANCE

Région îledeFrance

VAL de MARNE
Le Département

îledeFrance mobilités

SOMMAIRE

Le 1er téléphérique urbain d'Île-de-France en bref p. 2

- Une nouvelle maille du réseau de transport francilien p. 3
- Une intermodalité facilitée p. 3
- Le téléphérique, un mode de transport adapté au milieu urbain p. 4
- Île-de-France Mobilités, des équipes novatrices p. 5

Comment fonctionne le Câble C1 ? p. 6

- 30 pylônes au design épuré p. 7
- Des cabines conçues pour le confort de milliers de voyageurs p. 8 - 9
- Des mesures volontaristes pour maîtriser le niveau sonore du Câble C1 p. 10
- La maintenance et l'exploitation du Câble C1 p. 11

Les 5 stations du Câble C1 p. 12

- Le Câble C1 et La Végétale : des projets concordants p. 13
- À Villeneuve-Saint-Georges, la station Villa Nova p. 14 - 15
- À Limeil-Brévannes, la station La Végétale p. 16 - 17
- À Valenton, la station Valenton p. 18 - 19
- À Limeil-Brévannes, la station Limeil-Brévannes p. 20 - 21
- À Créteil, la station Pointe du Lac p. 22 - 23

Le Câble C1 et l'environnement p. 24 - 25

Comprendre les travaux du Câble C1 p. 26 - 27

Les acteurs du projet p. 28 - 32

- Les financeurs et le maître d'ouvrage p. 28 - 29
- Les partenaires territoriaux p. 30
- Le conducteur d'opération p. 30
- Le groupement d'entreprises chargé de la conception, de la construction et de la maintenance du Câble C1 p. 31
- Les partenaires techniques p. 32
- L'exploitant du Câble C1 p. 32

LE 1ER TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN D'ÎLE-DE-FRANCE EN BREF

Innovant, rapide et efficace, le Câble C1 reliera les villes de Créteil et Villeneuve-Saint-Georges en passant par Limeil-Brévannes et Valenton.

Le Câble C1, c'est :

+ de souplesse
- une solution de transport adaptée à un territoire contraint (lignes de fret et de TGV, gare de triage, axes routiers).

+ de mobilité
- 20 000 habitants et plusieurs bassins d'emplois desservis ;
- une liaison directe au Ⓜ 8, Créteil – Pointe du Lac ;
- des aménagements conçus pour favoriser l'intermodalité.

+ de régularité
- un mode de transport qui s'affranchit de la saturation des voies routières ;
- une fréquence de passage inférieure à 30 secondes.

+ de confort
- 10 places assises dans chaque cabine ;
- une technologie éprouvée et fiable.

+ d'accessibilité
- des stations et des cabines accessibles à tous ;
- une signalétique et des aménagements adaptés à tous, de l'espace public aux cabines.

Les grandes étapes du projet

2019
Enquête publique et déclaration d'utilité publique

2022
Début des travaux concessionnaires (dévoiement de réseaux souterrains)

2023
Démarrage des travaux préparatoires et des travaux d'infrastructure

Horizon 2025
Essais de circulation et mise en service

4,5 km de tracé
de Créteil à Villeneuve-Saint-Georges

18 minutes
environ entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges

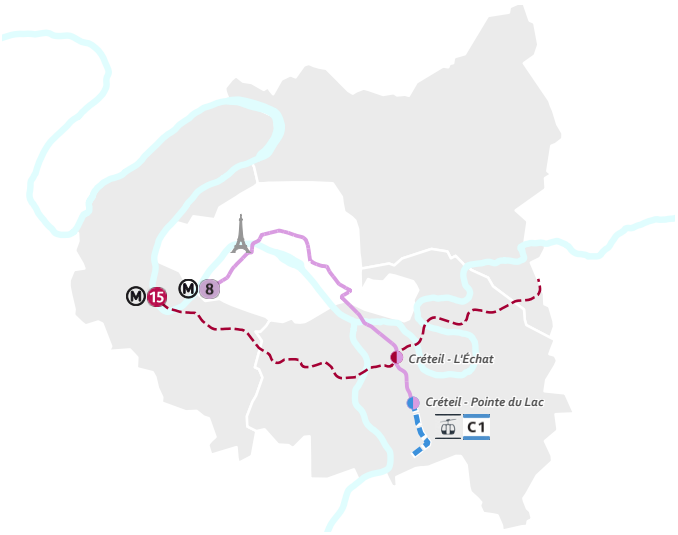
4 Communes traversées :
Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges

5 stations
espacées de 500 à 1 800 mètres

Le premier téléphérique d'Île-de-France circulera à l'horizon 2025

Une nouvelle maille du réseau de transport francilien

Le 1er téléphérique d'Île-de-France vient compléter l'offre de transport du réseau francilien.
À sa mise en service, le Câble C1 reliera directement les villes de Villeneuve-Saint-Georges, Limeil-Brévannes et Valenton au Métro 8 Créteil – Pointe du Lac. Le Métro 15 sera accessible à Créteil l'Échat en trois stations de métro, depuis Créteil – Pointe du Lac.



Une intermodalité facilitée

Pour faciliter les parcours et le confort des usagers, les abords des stations seront aménagés avec des parkings vélos, des cheminements piétons confortables et sécurisés, de nouveaux arrêts de bus (équipés de mobilier et de système d'information voyageurs en temps réel), de dépose-minute... Le réseau de bus en correspondance avec le Câble C1 sera adapté d'ici la mise en service.

Légende

- LIGNE C1 Créteil > Villeneuve-Saint-Georges
- STATIONS C1
- STATIONS TERMINUS C1
- GARAGES C1
- Projet de coulée verte « La Végétale»
- Établissements d'intérêt public

Afin de faciliter les correspondances du C1, les interconnexions avec le réseau de bus évolueront d'ici la mise en service.

Le téléphérique, un mode de transport adapté au milieu urbain

Inspiré des télécabines de stations de ski, le téléphérique s'est adapté à nos villes. Il est aujourd'hui adopté comme un mode de transport à part entière, en France (Toulouse, Saint-Denis à la Réunion, Brest) comme à l'international (Porto au Portugal, Londres au Royaume-Uni, La Paz en Bolivie...).

5 raisons logiques de choisir le téléphérique pour ce territoire

1 Des emprises au sol limitées

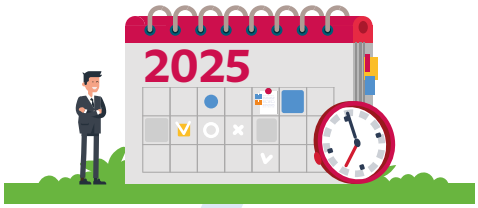
Les stations du monocâble et les pylônes prennent peu d'espace au sol et s'intègrent plus facilement aux espaces disponibles sur ce territoire.

2 Un mode respectueux de l'environnement

Comme les autres modes de transport en commun, le câble est un mode écologique adapté aux enjeux de développement durable. Le Câble C1 fonctionnera sans énergie carbonée et sa conception a été certifiée Haute Qualité Environnementale (HQE) – Infrastructures Durables©.

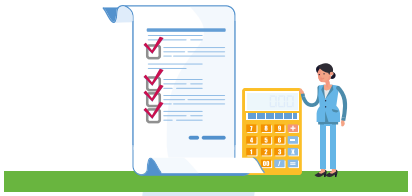
3 Une solution pour franchir les obstacles

Le transport par câble est le plus adapté à ce territoire. Il survolera ses coupures urbaines : lignes de train et grands axes routiers.



4 Des délais de réalisation condensés

À l'issue des travaux débutés en septembre 2022, la mise en service du Câble C1 est prévue à l'horizon 2025.



5 Un coût global optimisé

La limitation des emprises au sol et la réduction des délais de réalisation ont un impact positif sur les coûts du projet.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, DES ÉQUIPES NOVATRICES

Île-de-France Mobilités intègre une dimension de recherche et développement de concepts destinés à rendre le réseau de transport et ses équipements plus performants.

Dès le lancement du projet de Câble C1, en 2015, Île-de-France Mobilités a ainsi conçu et développé une approche inédite pour favoriser l'accessibilité de ses cabines et de ses stations.

DANS LES CABINES, l'objectif a été de concevoir une configuration avec des assises modulables. Ainsi, à la différence des banquettes classiques qui ne permettent pas d'accueillir tous les profils de voyageurs (personnes à mobilité réduite, poussettes, vélos, paquets encombrants...), les assises repliables du Câble C1 s'adaptent en fonction de l'espace nécessaire à chacun.

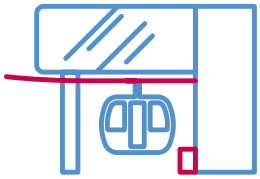
Cette modularité est une première dans le monde des téléphériques urbains, et n'a encore jamais été proposée !

AU NIVEAU DES STATIONS, et plus particulièrement celles situées entre les terminus, Île-de-France Mobilités a développé un programme quasiment inédit qui s'est concrétisé avec le concours du groupement Doppel France dont l'Atelier Schall est l'architecte-concepteur : zéro escalier, zéro ascenseur, zéro escalator. Cette conception a été envisagée dès 2015 pour la station Limeil-Brévannes et a ensuite été généralisée aux stations La Végétale et Valenton. Toutes de plain-pied, les stations seront 100 % accessibles par tous, en toutes circonstances. Leur accès ne sera donc pas dépendant des pannes ou périodes de maintenance de mécanismes annexes. À ce jour, dans le monde, seul le téléphérique de Berlin propose cette configuration.

La station Valenton

© Île-de-France Mobilités / Doppel France - Intention d'aménagement non contractuelle

COMMENT FONCTIONNE LE CÂBLE C1 ?



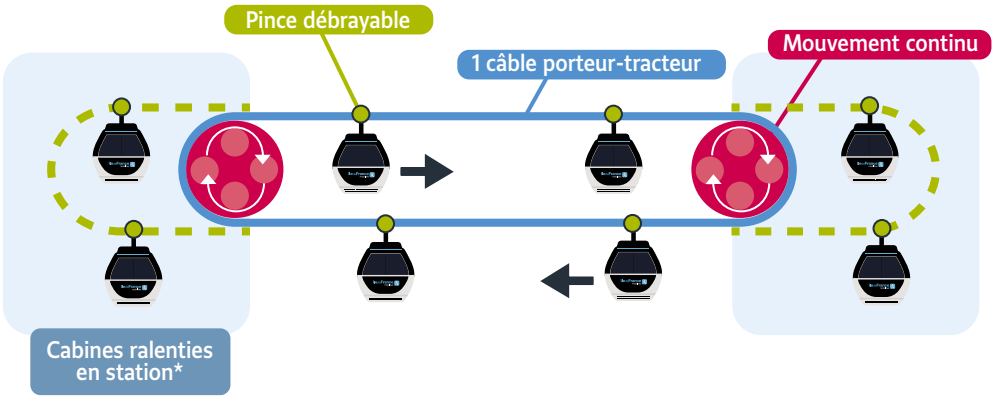
3 familles de téléphériques urbains existent :

- le monocâble disposant d'un seul câble, à la fois porteur et tracteur, choix retenu pour le Câble C1 ;
- le tri-câble (ou « 3S ») disposant de deux câbles porteurs et d'un câble tracteur comme à Toulouse ;
- le téléphérique à « va et vient » ou à « va ou vient » comme à Brest.

Le choix du système dépend des contraintes du territoire d'implantation, du nombre de voyageurs attendus, de la fréquence de passage et de nombreux autres critères techniques.

Le système monocâble a été retenu pour le Câble C1 car il était le seul à répondre à plusieurs paramètres essentiels :

- une emprise foncière réduite et des stations plus compactes dans un espace urbain très dense et très contraint ;
- des infrastructures, stations et pylônes, mieux intégrés dans le paysage et dans la ville ;
- une distance adaptée entre la ligne et les habitations pour préserver les riverains ;
- une offre capacitaire suffisante et dimensionnée aux besoins de déplacements du territoire ;
- un système adapté aux conditions météorologiques du Val-de-Marne en raison de l'absence de vents forts durant la majorité de l'année.



Confort et sécurité des voyageurs assurés

- **Vidéosurveillance et sécurité en cabine et dans les stations**
  Une vidéosurveillance sera assurée en temps réel en cabine, dans les stations et à leurs abords. Les cabines seront également équipées d'une interphonie pour communiquer avec le personnel d'exploitation, doublée d'un système de communication accessible aux personnes malentendantes afin de répondre à toute demande. Le personnel d'exploitation veillera à la sécurité des voyageurs à tout instant pendant l'embarquement et le débarquement en station, mais aussi durant le voyage en ligne. Il sera ainsi en capacité de faire face à tout incident voyageurs éventuel et aura un lien direct avec les pompiers et forces de police.

- **Un dispositif de secours optimal**
  Le Câble C1 sera équipé d'un système de secours imaginé pour faire face à tous les incidents rencontrés dans les installations précédentes. Ce dispositif appelé « récupération intégrée » permettra aux voyageurs de regagner les stations en toute sécurité, en restant à l'intérieur des cabines.

- **Des précautions en cas d'intempéries**
  Le Câble C1 circulera sur un territoire peu impacté par des épisodes de vents violents. Toutefois, en cas de vent supérieur à 70 km/h, la vitesse des cabines sera réduite. En cas de tempête (vent dépassant les 90 km/h), le téléphérique sera fermé et des bus de substitution seront systématiquement mis en place.

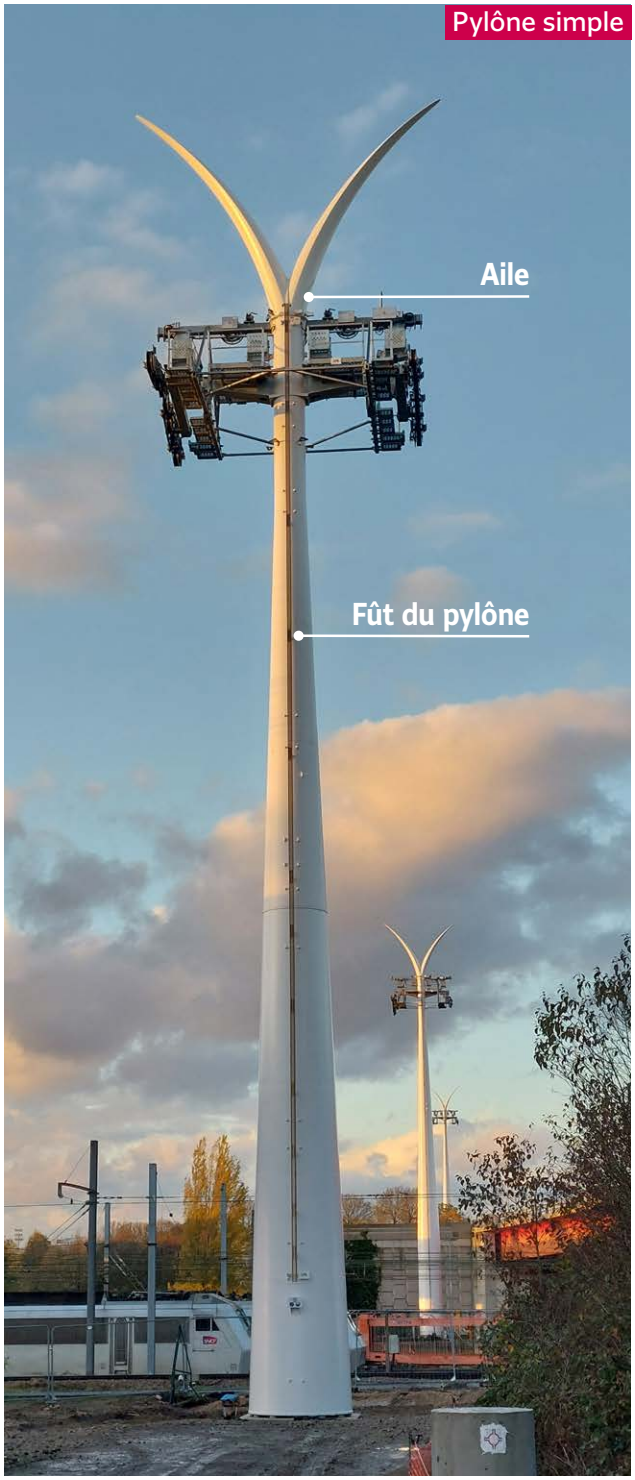
** Les cabines circuleront à très basse vitesse en station et pourront être ralenties davantage ou arrêtées au besoin.*

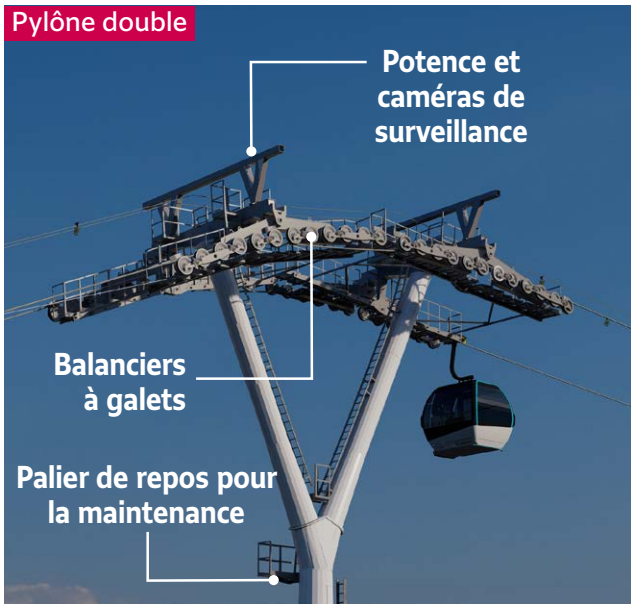
30 PYLÔNES AU DESIGN ÉPURÉ

Pour minimiser leur impact visuel, le design des pylônes est particulièrement simple et se compose d'un fût conique en acier galvanisé peint en blanc, à l'aspect extérieur lisse et élégant.

En haut de la majorité des pylônes, au-dessus des balanciers, un élément rappelant les ailes d'un oiseau, vient couronner le mât. La nuit, seules les « ailes » sont illuminées. L'unicité de leur conception facilitera leur maintenance et assurera une cohérence sur l'ensemble de la ligne.

Les lieux d'implantation des 30 pylônes, dont 5 doubles, ont été minutieusement étudiés et discutés pour garantir leur intégration dans la ville. Leur nombre favorise la souplesse de circulation des cabines qui monteront et descendront plus facilement.





© Île-de-France Mobilités / Doppel France – Intentions d'aménagement non contractuelles

DES CABINES CONÇUES POUR LE CONFORT DE MILLIERS DE VOYAGEURS

105 cabines de 10 places assises 100 % accessibles

Les cabines du Câble C1 seront spacieuses et offriront chacune une capacité maximale de 10 places, toutes 100 % assises.

Leur conception modulaire les rendra accessibles aux personnes à mobilité réduite, aux vélos et aux poussettes. Afin de garantir une place à tous, y compris en heure de pointe, le Câble C1 est conçu dès l'origine pour disposer de plus de 30 % de places supplémentaires par rapport aux besoins estimés en heures de pointe à la mise en service. À terme, jusqu'à 25 cabines supplémentaires pourront être ajoutées sur la ligne en cas d'augmentation du trafic voyageurs.
Équipées de vidéosurveillance, d'informations visuelles et sonores en temps réel, d'un dispositif d'appel vers le poste de commande, d'une ventilation naturelle grâce au mouvement de la ligne, les cabines offriront un voyage confortable et sécurisé.

Pour le plus grand confort de ses voyageurs, et pour préserver l'intimité des riverains, la partie basse des cabines sera opacifiée.

Jusqu'à 1100 voyageurs par heure

C'est l'estimation des flux, à l'heure de pointe du matin, dans le sens Villeneuve-Saint-Georges > Créteil.

Pour faire face à la fréquentation journalière estimée à la mise en service, soit environ 11 000 voyageurs, la fréquence de passage en station sera inférieure à 30 secondes, 7/7 jours.

Ce sont les Franciliens qui ont choisi le design extérieur final lors d'une consultation menée en 2022.

Zoom sur l'extérieur de la cabine

Zoom sur l'intérieur de la cabine

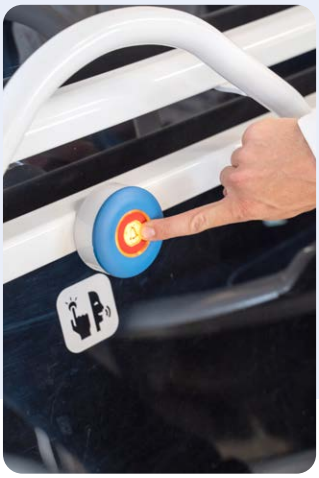
Marchepied

Assises modulables

Places prioritaires

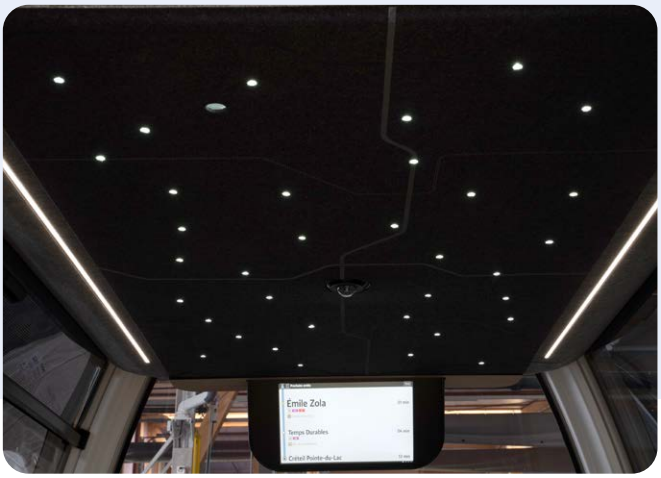
Caméra de surveillance

Écran d'information voyageurs



Interphone et bouton d'appel

Barre de préhension



Plafond « ciel étoilé »

DES MESURES VOLONTARISTES POUR **MAÎTRISER LE NIVEAU SONORE** DU CÂBLE C1

Depuis l'origine du projet, Île-de-France Mobilités est attentive à obtenir la meilleure empreinte possible du Câble C1 sur son environnement. C'est dans cet esprit qu'elle a tenu à imposer des normes strictes en matière d'acoustique au constructeur du câble. Le choix du groupement d'entreprises chargé de sa réalisation s'est ainsi fait, en plus de nombreux autres critères, sur ses engagements particulièrement poussés en matière d'acoustique.

Des études et des modélisations rigoureuses

Comme il n'existe pas encore de réglementation relative au bruit émis par les téléphériques, les études d'impact ont été menées sur la base de la réglementation « bruit de transport » et vérifiées selon la réglementation « bruit de voisinage », ces deux approches étant intéressantes et complémentaires.
Toutes les études et modélisations établies indiquent que le Câble C1 est parfaitement conforme à ces réglementations sur l'ensemble de la ligne.
Le bruit généré par le téléphérique se fondra dans le bruit ambiant mesuré sur l'ensemble du tracé.

Un câble porteur – tracteur « nouvelle génération »

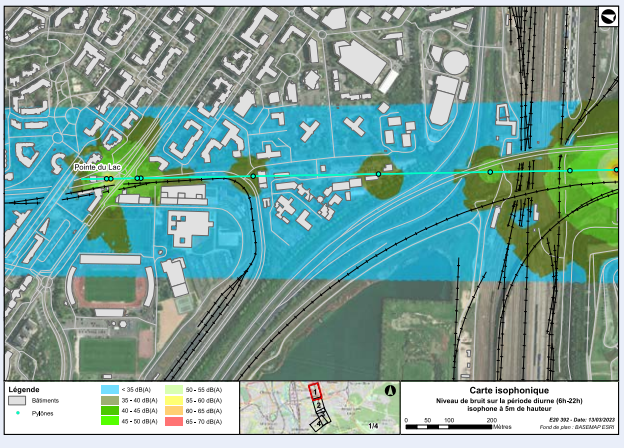
Cette bonne performance acoustique est notamment due au choix du câble porteur – tracteur. C'est un câble de nouvelle génération, constitué de « torons » (fils métalliques), entremêlés de profilé synthétique. Cette conception rend le câble presque lisse. Les vibrations et le bruit émis lorsqu'il est en mouvement sont ainsi fortement réduits.

Des choix techniques et phoniques adaptés

Le système de motorisation retenu pour le Câble C1 fait partie des plus silencieux. En station, des amortisseurs de vibrations seront installés et les murs et les toitures seront isolés sur le plan phonique.

Un suivi régulier du niveau sonore

Afin de s'assurer que le bruit émis par le câble ne constitue pas une nuisance pour les riverains, un suivi des niveaux sonores aux abords du téléphérique sera mené après sa mise en service, puis régulièrement les 10 premières années d'exploitation.



Extrait de l'étude acoustique

LA MAINTENANCE ET L'EXPLOITATION DU CÂBLE C1

Le poste de commandement centralisé et l'atelier-garage sont indispensables au bon fonctionnement de la ligne. Ils seront construits à la station Limeil-Brévannes et composés de :

- 1 atelier pour l'entretien et la maintenance des cabines ;
- 2 garages pour le remisage des cabines toutes les nuits ;
- 1 Poste de Commandement Centralisé (PCC) permettant de gérer et de superviser l'exploitation et la sécurité de la ligne.

Des installations harmonieusement intégrées dans le paysage

Les garages et l'atelier seront positionnés, de part et d'autre de la station.
Leur insertion paysagère a été particulièrement soignée. Des plantations entoureront les bâtis.
L'une des toitures sera entièrement végétalisée, tandis que l'autre supportera une installation photovoltaïque d'environ 500 m². Elle produira 103 600 kWh d'électricité verte à l'année et alimentera l'éclairage, les prises de courant, le convecteur, le chauffe-eau et le pont roulant de la station.

Un dispositif d'exploitation rigoureux

L'exploitation de la ligne est gérée à partir du Poste de Commande Centralisé (PCC), implanté à la station Limeil-Brévannes. Depuis ce poste, les opérateurs disposeront de l'ensemble des informations et moyens pour contrôler la ligne et agir en temps réel sur son fonctionnement. Ils contrôleront par exemple l'information voyageurs, pourront communiquer avec les voyageurs et disposeront d'écrans de vidéosurveillance en cabine et sur les quais...
Ils seront secondés par des Postes de Commande Locaux (PCL), installés dans les 4 autres stations du Câble C1.

L'exploitant du Câble C1

Dans le cadre des délégations de service public et de la modernisation du réseau de bus de moyenne et grande couronne, Île-de-France Mobilités a désigné Transdev pour exploiter le Câble C1 et les lignes de bus du secteur. L'exploitation du Câble C1 par Transdev débutera à l'horizon 2025, jusqu'au terme du contrat, soit 4 ans.

Les quais de la station Limeil-Brévannes

© Île-de-France Mobilités / Doppel France - Intention d'aménagement non contractuelle

LES 5 STATIONS DU CÂBLE C1

Des stations de plain-pied, sobres et bien intégrées dans leur environnement

Suivant un principe de cohérence et de sobriété, les stations compactes ont été dimensionnées à leur juste échelle sur le territoire, selon les besoins d'exploitation. Grâce à un travail technique et architectural inédit, toutes les stations seront 100 % accessibles de plain-pied : les voyageurs y accéderont sans escalier ni ascenseur.

Une expérience usager facilitée

Largement ouvertes sur l'extérieur, les stations offriront des espaces qualitatifs et accueillants. La création de ces lieux de rencontre, aux abords de toutes les stations, offrira aux habitants des points de vue renouvelés sur leur territoire. Les cheminements seront faciles et lisibles, depuis les espaces publics autour de la station et jusqu'à la cabine. La conception des bâtiments et des aménagements (cheminements piétons, itinéraires cyclables, aménagements paysagers) assureront alors une expérience usager fluide et agréable.

Une conception de Haute Qualité Environnementale

Pour l'essentiel, les stations du Câble C1 se caractérisent par :

- une conception certifiée « Haute Qualité Environnementale » ;
- une conception architecturale fondée sur la simplicité, avec une utilisation de matériaux sobres, la végétalisation des toitures et une emprise limitée au sol ;
- une exploitation axée sur la réduction des besoins énergétiques et le recours aux énergies renouvelables. Afin d'atteindre un objectif de sobriété énergétique, plusieurs choix significatifs ont été faits : des matériaux durables et bas carbone, une isolation thermique performante, un chauffage limité aux locaux d'exploitation par pompe à chaleur, un éclairage naturel et LED, une installation photovoltaïque à la station Limeil-Brévannes… ;
- des aménagements paysagers qualitatifs, dans l'esprit de la coulée verte, La Végétale ;
- une gestion raisonnée des eaux de ruissellement et de l'ensemble des espaces verts.

À chaque station, des aménagements pour tous !

Des parkings-vélos

Le nombre de places pourra évoluer selon les futures pratiques.

Parking Vélos — Des consignes sécurisées accessibles avec le Pass Navigo.

Parking Vélos — Des abris en libre-service.

Des places de dépose-minute

Au plus près de la station. Des places seront dédiées aux personnes à mobilité réduite.

Des abribus renouvelés

Les correspondances bus seront facilitées et réorganisées d'ici la mise en service du Câble C1. Un nouveau mobilier sera installé pour un meilleur confort des usagers et une information voyageurs en temps réel.

Une signalétique et des cheminements adaptés à tous

Les cheminements seront facilités tout autour de la station : signalétique voyageurs, bancs et aménagements paysagers le long du trajet, chemin de guidage pour les personnes malvoyantes…

LE CÂBLE C1 ET LA VÉGÉTALE : DES PROJETS CONCORDANTS

Le Câble C1 survole la coulée verte, appelée La Végétale, entre les stations Limeil-Brévannes et La Végétale, sur 1,3 km. Les deux projets ont en commun d'être 100 % accessibles à tous. À terme, ils favoriseront l'utilisation des modes doux et offriront aux usagers des espaces conviviaux et verdoyants.

La Végétale, une voie verte de 20 km accessible depuis le C1 !

1 **parcours de nature préservé des voitures**

8 **communes traversées entre Créteil et Santeny**

1 **promenade reliant des sites remarquables : le Château de Grosbois, les forêts de la Grange et de Notre-Dame, l'ancienne voie ferrée Paris-Bastille, etc.**

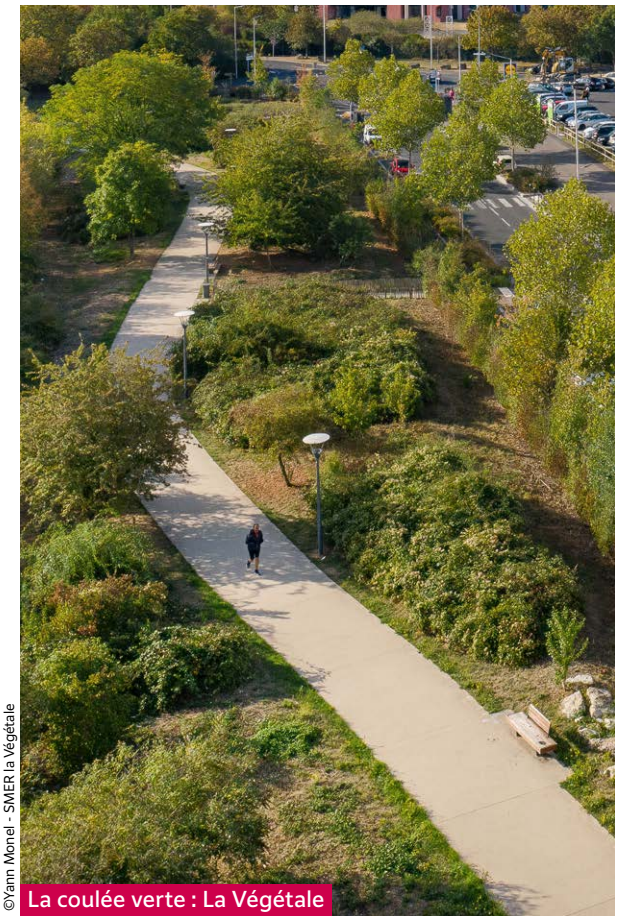
Végétale
LA VOIE VERTE

En savoir + :
https://lavegetale.fr/

La Végétale, un projet sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat mixte d'études et de réalisation (Smer).

Dès la conception du Câble C1, les caractéristiques de cette voie verte ont été prises en compte :

- cheminements menant aux stations, environnement paysager et insertion architecturale des stations et des pylônes conçus pour créer une continuité entre le téléphérique et La Végétale ;
- implantation des pylônes prévue pour s'intégrer aux paysages traversés ;
- arbres préservés sur les zones de survol grâce au travail et au financement partenarial des deux maîtres d'ouvrage, Île-de-France Mobilités et le Syndicat mixte d'études et de réalisation (Smer).



©Yann Monel - SMER la Végétale

La coulée verte : La Végétale

© Île-de-France Mobilités / Doppel France I Intention d'aménagement non contractuelle

Entrée de la station Limeil-Brévannes

À VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

LA STATION VILLA NOVA

Où est située la station ?

Sur l'avenue du Président John Fitzgerald Kennedy, entre l'avenue Paul Verlaine et la rue des Tilleuls à Villeneuve-Saint-Georges

Une station entre ville et champs

La station est implantée à Villeneuve-Saint-Georges, dans le quartier Bois Matar, le long de l'avenue J.F. Kennedy, à proximité de l'école Anne Sylvestre et face au quartier d'habitations. Station terminus, ses dimensions ont été réduites au maximum afin de préserver la zone agricole et de conserver les vues depuis la ville vers la nature.
C'est aussi pour cette raison que sa conception architecturale est fondée sur l'utilisation du verre pour créer un jeu de transparence entre les espaces, laissant la lumière et les vues circuler entre champs et ville. À la mise en service, la zone d'envol offrira aux voyageurs et aux passants, le spectacle des cabines en mouvement sur fond de champs agricoles.

Un espace public entièrement renouvelé

Un large trottoir sera aménagé devant la station et les voyageurs pourront aisément accéder aux quais, même en cas de forte affluence.
Côté parvis, l'élargissement de l'espace permettra d'intégrer des assises, une piste cyclable unidirectionnelle et des plantations. À la limite du parvis, la lisière avec le champ est traitée par une bande végétale diversifiée offrant des floraisons variées tout au long de l'année.

Emplacement de la station, février 2023

La future station Villa Nova

© Île-de-France Mobilités / Doppel France I Intention d'aménagement non contractuelle

Les quais de la station Villa Nova

© Île-de-France Mobilités / Doppel France - Intention d'aménagement non contractuelle

L'intermodalité à la station Villa Nova

Bus

- Afin de faciliter les correspondances avec le Câble C1, les interconnexions avec le réseau de bus évolueront d'ici à la mise en service.
- Réaménagement d'un arrêt par sens de circulation, le long de l'avenue J.F. Kennedy.

Piétons

- Création d'une traversée piétonne sécurisée vers la station avec mise en place de plateaux et de feux d'appels piétons.

Vélos

- Aménagement d'une piste cyclable unidirectionnelle sur le trottoir sud de l'avenue J.F. Kennedy.
- Mise en place d'une consigne vélos d'une quarantaine de places et d'un abri d'une vingtaine d'arceaux doubles en libre-service, à proximité immédiate de la piste cyclable.

Voitures

- Création de place(s) de dépose-minute en partie réservée(s) aux personnes à mobilité réduite, réparties sur les deux sens de circulation.

À LIMEIL-BRÉVANNES

LA STATION LA VÉGÉTALE

Où est située la station ?

Entre les rues Gutenberg, Georges Clémenceau et l'avenue Descartes (D136) à Limeil-Brévannes

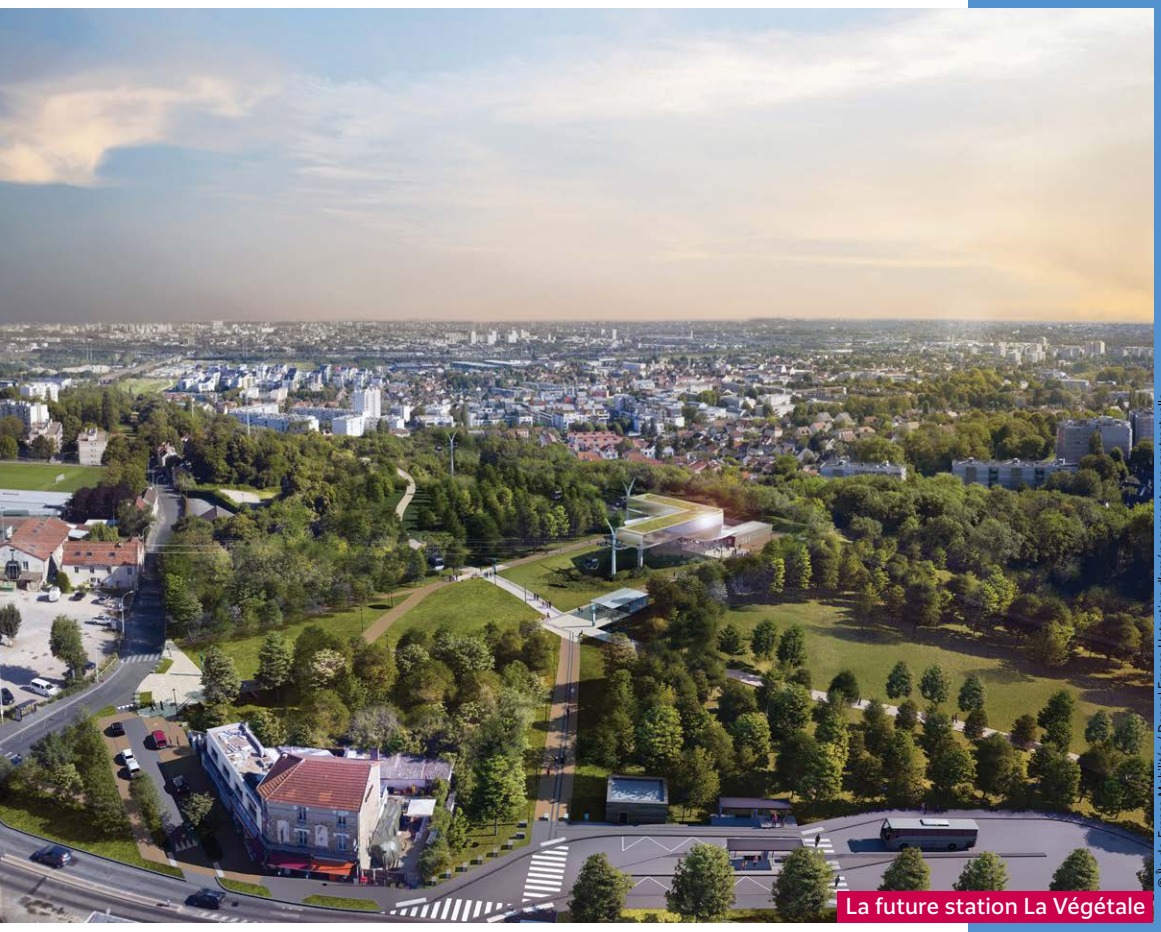
Une station dans la clairière

La station est implantée au cœur de La Végétale. Cet environnement boisé et la topographie du terrain ont directement inspiré sa conception. Le design de la station et des zones d'envol est conçu pour se confondre avec le paysage et préserver le caractère bucolique des lieux.

Un nouvel espace en harmonie avec son environnement

Les cheminements doux de La Végétale seront prolongés et permettront naturellement l'accès aux quais, depuis la rue Georges Clémenceau et l'avenue Descartes comme depuis le futur pôle bus.
Avec des pentes douces à moins de 4%, un accès aux quais de plain-pied et une signalétique claire, le cheminement jusqu'à la station sera accessible et lisible pour tous. De part et d'autre, des mobiliers en bois offriront des aires de détente, de pique-nique et de jeux pour les voyageurs et les promeneurs.
De nouveaux arbres endémiques seront plantés et adouciront la transition entre le bois existant et la prairie nouvellement créée. Chacune des espèces plantées sera choisie pour ses qualités d'apparence (couleurs, saisonnalités...), ses qualités écologiques (plantes mellifères, plantes à baies) et sa pérennité au sein des espaces publics.

Emplacement de la station, février 2023



La future station La Végétale

© Île-de-France Mobilités / Doppel France | Intention d'aménagement non contractuelle

Les quais de la station La Végétale

© Île-de-France Mobilités / Doppel France - Intention d'aménagement non contractuelle

L'intermodalité à la station La Végétale

Bus

- Afin de faciliter les correspondances avec le Câble C1, les interconnexions avec le réseau de bus évolueront d'ici à la mise en service.
- Des arrêts de bus seront aménagés au sud de la station, le long de l'avenue Descartes et reliés aux accès de la station par un cheminement direct.
- Création d'un arrêt sur l'avenue de Valenton.

Vélos

- Aménagements cyclables sur la RD 136.
- Mise en place d'une consigne vélos de 40 places et de 20 places en libre-service sur le cheminement naturel du voyageur au sud-ouest de la station, en lien avec La Végétale.

Voitures

- Création de place(s) de dépose-minute en partie réservée(s) aux personnes à mobilité réduite le long de la rue Georges Clémenceau.

À VALENTON

LA STATION VALENTON

Où est située la station ?
À l'angle de la rue Gabriel Péri et de la ruelle de Paris à Valenton

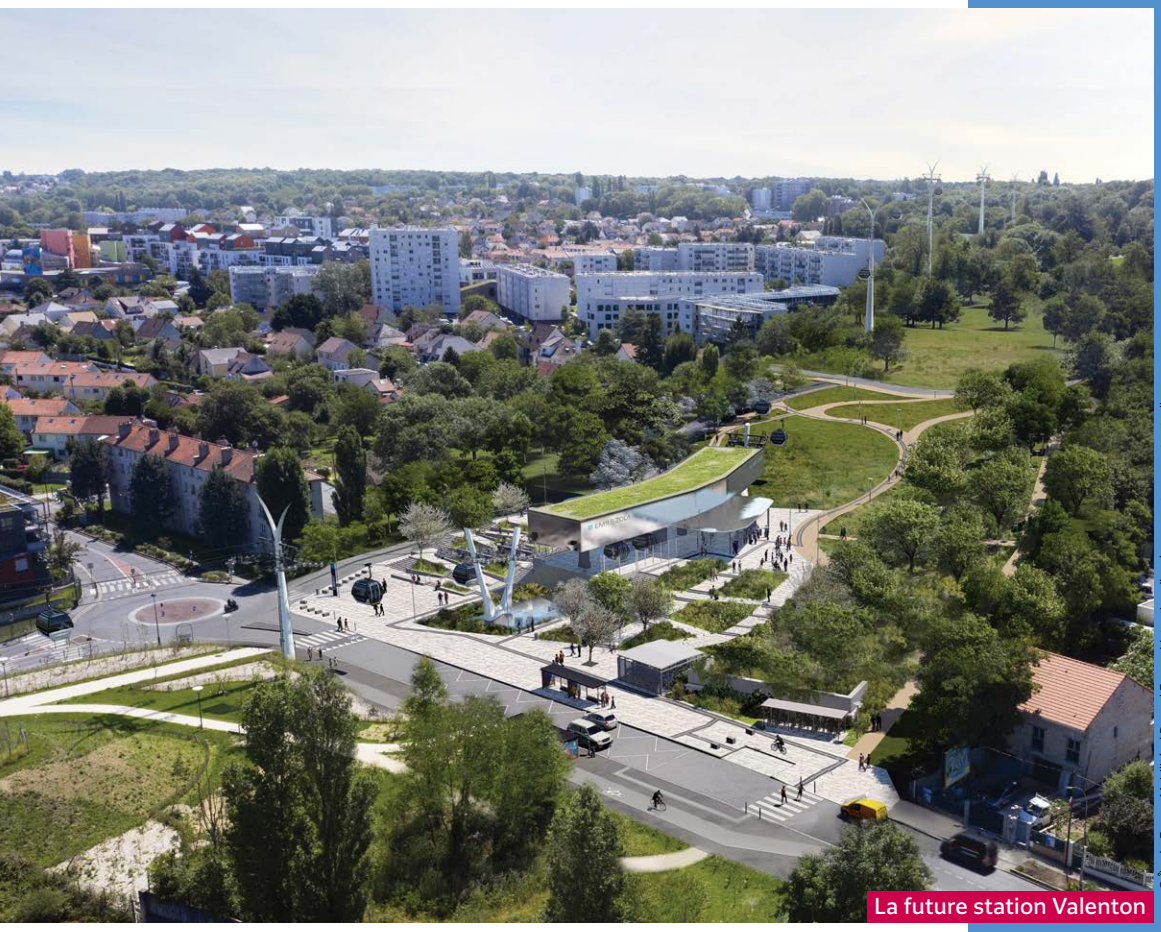
Une station agrémentée d'un bassin ornemental

La station se situe au cœur de La Végétale, sur un terrain en fort dénivelé, à l'angle de la rue Gabriel Péri et de la ruelle de Paris. Elle offrira au nord, une vue dégagée sur la plaine de Créteil.
La présence de l'eau caractérise ce segment de voie verte, La Végétale, et deux bassins seront aménagés autour de la station : un bassin de rétention des eaux de ruissellement et un bassin aquatique ornemental. Voyageurs et promeneurs pourront contempler le paysage depuis les gradins du large parvis, créé au pied de la station. Cette nouvelle place publique deviendra, à l'échelle de la rue comme à l'échelle de la ville, un lieu de rencontre, entre nature et ville.

Un nouveau point de vue sur la ville

La topographie du site favorise l'intégration de la station, des zones d'envol et des quais, dans le paysage.
Les quais seront accessibles à tous depuis la voie verte, La Végétale, la ruelle de Paris et la rue Gabriel Péri.
La ruelle de Paris sera élargie et réaménagée pour créer des cheminements piétons et cyclistes sécurisés. Elle sera également bordée de plantations offrant un écran végétal pour les habitations.
Les aménagements paysagers ont été conçus en harmonie avec la voie verte, La Végétale.
La palette végétale choisie sera adaptée aux variations d'humidité du sol (viorne, cornouiller, chèvrefeuille...). Le cadre naturel existant sera enrichi par la plantation de nouveaux arbres endémiques et fruitiers, et notamment de pommiers.

Emplacement de la station, février 2023



La future station Valenton

© Île-de-France Mobilités / Doppel France I Intention d'aménagement non contractuelle

Les quais de la station Valenton

© Île-de-France Mobilités / Doppel France I Intention d'aménagement non contractuelle

L'intermodalité à la station Valenton

Bus

- Afin de faciliter les correspondances avec le Câble C1, les interconnexions avec le réseau de bus évolueront d'ici à la mise en service.
- Création de deux arrêts de bus, le long de la rue de Paris et de deux arrêts le long de la rue Gabriel Péri.

Vélos

- Aménagements cyclables bidirectionnels sur la ruelle de Paris qui sera élargie et apaisée en zone 30.
- Mise en place d'une consigne vélos de 40 places et de 20 places en libre-service.

Voitures

- Création de place(s) de dépose-minute en partie réservée(s) aux personnes à mobilité réduite.

À LIMEIL-BRÉVANNES

LA STATION LIMEIL-BRÉVANNES

Où est située la station ?

À l'angle de la rue Paul Valéry et de l'avenue Alice Guy (D110) à Limeil-Brévannes

La station motrice de la ligne

La station s'implante dans un secteur en devenir de Limeil-Brévannes et dans le prolongement direct et naturel de La Végétale.
Le site hébergera à la fois la station, le poste de commandement centralisé de la ligne, des bureaux et l'atelier-garage nécessaire au stationnement des cabines et à leur maintenance. Cette station sera aussi le cœur névralgique de la ligne, car elle abritera les moteurs de la ligne.
Une vaste esplanade précédera l'accès à la station. Ce nouvel espace public offrira un lieu de rencontre convivial aux voyageurs comme aux promeneurs.

Dans le prolongement de La Végétale

Tous les accès à la station seront de plain-pied depuis les voiries. Des jeux de pentes progressives, confortables et accessibles à tous, seront agrémentés de végétaux diversifiés et affichant une palette de couleurs changeantes au fil des saisons.
Les zones plantées constitueront également des surfaces d'infiltration pour les eaux pluviales.
Au nord de la station, une prairie champêtre, d'intérêt écologique et jalonnée d'arbres endémiques de la région, habillera les talus tout en évitant l'érosion des sols sur le long terme. Ces monticules proviendront des déblais émanant des travaux de la station et de l'esplanade.
Tous les nouveaux espaces publics créés autour de la station proposeront des lieux de détente à l'ombre des arbres plantés dans le cadre du projet ainsi que des mobiliers de repos et d'attente.

Emplacement de la station, février 2023

La future station Limeil-Brévannes

© Île-de-France Mobilités / Doppel France I Intention d'aménagement non contractuelle

Les quais de la station Limeil-Brévannes

© Île-de-France Mobilités / Doppel France I Intention d'aménagement non contractuelle

L'intermodalité à la station Limeil-Brévannes

Bus

- Afin de faciliter les correspondances avec le Câble C1, les interconnexions avec le réseau de bus évolueront d'ici à la mise en service.
- Rapprochement des arrêts de bus, le long de la rue Paul Valéry, au plus près des accès de la station.

Vélos

- Prolongement de la piste cyclable bidirectionnelle existante jusqu'au passage piéton situé au nord du giratoire et raccordement aux pistes cyclables aménagées dans le cadre de la ZAC de la Ballastière, de l'autre côté de la RD 110.
- Mise en place d'une consigne vélos de 40 places et de 20 places en libre-service, sur le parvis, au sud de la station, à proximité immédiate de la piste cyclable.

Voitures

- Création de place(s) de dépose-minute en partie réservée(s) aux personnes à mobilité réduite, à l'est de la station, le long de l'avenue de la Ballastière et au nord de la rue Paul Valéry.

À CRÉTEIL

LA STATION POINTE DU LAC

Où est située la station ?

En surplomb de la RD1, au niveau de la station du métro 8 à Créteil

Un terminus multimodal

Implantée en surplomb de la RD1, la station du Câble C1 Pointe du Lac sera en interconnexion directe avec la station terminus du Métro 8 ainsi qu'avec les nombreuses lignes de bus existantes. À l'articulation de tous ces modes, le téléphérique viendra enrichir et conforter ce pôle multimodal.
Les futurs usagers du Câble C1 se verront ainsi connectés au réseau francilien lourd pour rejoindre Paris ou le futur Métro 15, en seulement trois stations depuis le Métro 8.

Un parcours voyageur simplifié et végétalisé

Une nouvelle passerelle de 80 mètres de long, aménagée en promenade plantée, reliera les stations du Câble C1 et du Métro 8 au mail François Mitterrand. Nivelée en pente douce, elle facilitera les correspondances pour tous. Les voyageurs accéderont aux quais du Câble C1 directement de plain-pied et aux quais du métro de la ligne 8, depuis la mezzanine du bâtiment voyageurs, par un escalier et un ascenseur. Les arrêts de bus actuels seront aussi plus rapidement accessibles grâce à la nouvelle passerelle.

Généreusement plantée, cette promenade réservée aux modes doux et franchissant la RD1 apaisera le secteur. Les plantations seront composées de vivaces, de graminées et d'arbustes. Du mobilier urbain de repos ou d'attente complétera l'ensemble.

Emplacement de la station, février 2023

La future station Pointe du Lac

© Île-de-France Mobilités / Doppel France I Intention d'aménagement non contractuelle

Les quais de la station Pointe du Lac

© Île-de-France Mobilités / Doppel France I Intention d'aménagement non contractuelle

L'intermodalité à la station Pointe du Lac

Métro

- Correspondance directe avec le M8 grâce à la passerelle créée et surplombant la RD1.

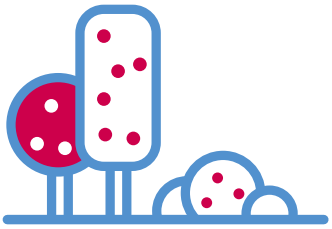
Bus

- Afin de faciliter les correspondances avec le Câble C1, les interconnexions avec le réseau de bus évolueront d'ici à la mise en service.
- Les arrêts de bus actuels ne changeront pas de place.

Vélos

- Une piste cyclable bidirectionnelle est d'ores et déjà aménagée le long de la voie dédiée aux bus.
- Mise en place d'une consigne vélos de 40 places et de 20 places en libre-service sur le trottoir sud du Mail F. Mitterrand. Ces aménagements compléteront les arceaux existants, à l'entrée de la station M8 et sur le parking de la Source.

LE CÂBLE C1 ET L'ENVIRONNEMENT



Les 3 piliers du Développement Durable (social, environnemental, économique), ont guidé la conception du projet de Câble C1.
Cette démarche rigoureuse a permis d'obtenir en mai 2022 la certification d'une conception de Haute Qualité Environnementale (HQE) – Infrastructures Durables©.

Un mode de transport plus écologique

Par sa nature, le Câble C1 est, tout comme la majorité des transports en commun, une alternative décarbonée efficace et attrayante à l'usage des véhicules personnels. Grâce au gain de temps qu'il offrira à ses futurs voyageurs, le téléphérique encouragera le report modal. L'intermodalité proposée à chaque station (accès au réseau de bus simplifié, aménagements piétons et cyclistes...) favorisera en outre l'usage des modes doux (marche, vélo...). Enfin, grâce à une emprise au sol limitée, les impacts sur la biodiversité locale sont minimisés.

La démarche environnementale

La certification obtenue résulte d'une centaine d'actions qui ont été déclinées selon les 4 engagements indiqués ci-dessous. Chacune d'elles est suivie et contrôlée pendant toute la durée des travaux, y compris par des écologues, et jusqu'à la mise en service.

Engagement
MANAGEMENT RESPONSABLE

Engagement
RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Engagement
QUALITÉ DE VIE

Engagement
PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

4,5 km de patrimoine étudié et un tracé conçu pour le préserver

Plusieurs études environnementales approfondies ont été menées par des experts indépendants, et partagées avec les collectivités locales et le maître d'ouvrage de La Végétale, dès la conception du projet. Le tracé a ainsi été challengé collégialement et optimisé au maximum pour préserver le patrimoine environnemental du secteur. Et, pour les impacts inévitables et nécessaires à la construction du Câble C1, une compensation écologique et forestière a été définie en concertation avec les acteurs locaux et validée par les services de l'État. Toutes les autorisations environnementales ont été obtenues.

Plus de 500 arbres plantés aux abords des stations et sur le tracé

65 essences ont été choisies pour leur robustesse et leur faible consommation en eau : arbres de grande hauteur, arbustes, graminées et vivaces...
75 % d'entre elles sont endémiques et recommandées par le guide des plantes natives du Bassin parisien. Tout au long de l'année, feuillages et floraisons offriront une gamme colorée changeante aux abords et sur les stations. D'ici la mise en service, environ 200 jeunes arbres seront également transplantés.

Le Câble C1 entre les stations La Végétale et Villa Nova

© Île-de-France Mobilités / Doppel France I Intention d'aménagement non contractuelle

Une palette végétale adaptée et diversifiée

Epilobium

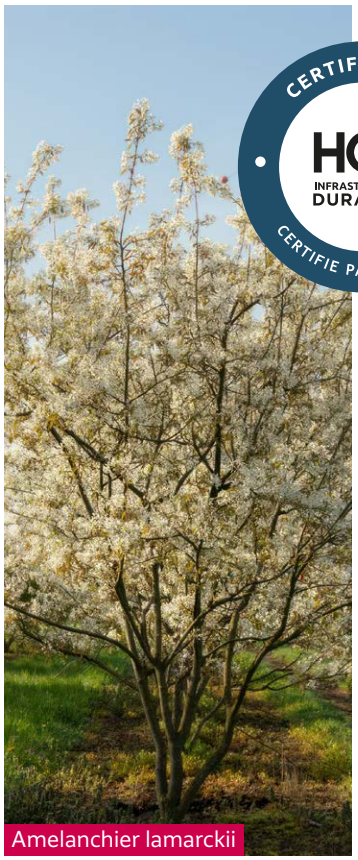
Deutzia Gracilis

Canche Cespiteuse

Pervenche Minor

Perovskia Blue Spire

Herbe aux écouvillons

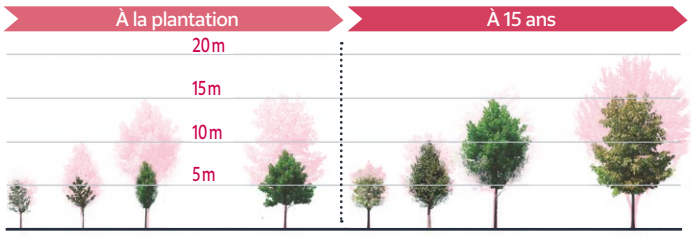


Amelanchier lamarckii

Érable champêtre

Des plantations assidument surveillées

Les arbres plantés évolueront approximativement selon ce schéma, en fonction des espèces et des conditions météorologiques. Leur enracinement et leur croissance seront également attentivement observés durant les premières années.



La seconde vie des arbres qui ne peuvent être conservés

- Les arbres qui ne peuvent être déplacés connaîtront une seconde vie en bois d'œuvre, paillage ou bois-énergie.
- Certaines souches et branchages d'arbres élagués seront conservés sur les stations. Ils joueront un rôle écologique significatif car ils constitueront des refuges pour la petite faune locale, aideront au développement des champignons et enrichiront le sol.
- Le paillage déposé au pied des arbres et des massifs offrira de nombreux avantages ; il limitera l'évaporation et maintiendra l'humidité du sol ; il empêchera le développement de mauvaises herbes et créera des refuges pour les insectes utiles.

COMPRENDRE LES TRAVAUX DU CÂBLE C1

L'ensemble des travaux est piloté par Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du Câble C1. Son rôle est de veiller à la bonne organisation des interventions tout en optimisant le calendrier de réalisation des travaux et en limitant au maximum la gêne pour les riverains.

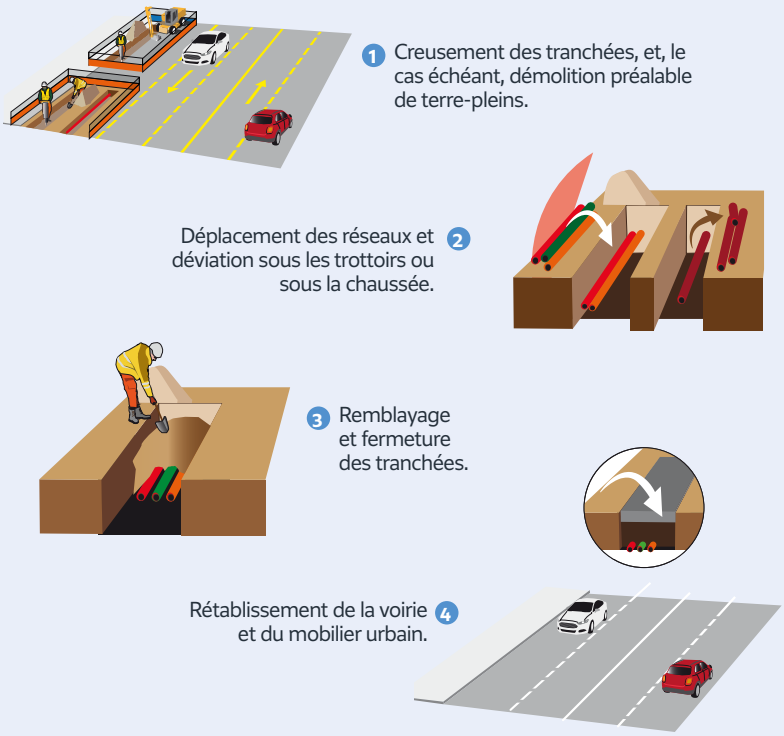
QUATRE ÉTAPES SONT NÉCESSAIRES AVANT LA

ÉTAPE 1 : à partir de septembre 2022, les travaux concessionnaires

Ces travaux ont été menés par les gestionnaires des réseaux souterrains : assainissement, gaz, électricité, télécommunications, eau, etc.
Ces différents réseaux ont été déplacés pour libérer l'espace nécessaire à la construction du Câble C1, mais aussi pour permettre leur maintenance lors de l'exploitation.
Ces travaux ont principalement concerné Créteil-Pointe du Lac, là où sont réalisés les appuis de la future station et de la passerelle qui reliera le mail François Mitterrand à la station M8 Créteil - Pointe du Lac.

ÉTAPE 2 : à partir de 2023, les travaux préparatoires

Ces travaux ont précédé les travaux d'infrastructure. Ils ont permis de libérer les espaces nécessaires à la construction de la ligne, tout en sécurisant la future zone de travaux (aménagements provisoires de la voirie, installation de la base-vie, par exemple).



Travaux préparatoires de la station Limeil-Brévannes

MISE EN SERVICE DU CÂBLE C1

ÉTAPE 3 : à partir de mai 2023, les travaux d'infrastructure

Cette étape comprend tous les travaux nécessaires à la réalisation du Câble C1 :

- construction de la passerelle entre le mail François Mitterrand et la station M8-Pointe-du-Lac, à Créteil ;
- construction des 5 stations, des aménagements urbains et paysagers ;
- aménagement et équipement des stations ;
- implantation des pylônes ;
- déroulage du câble sur tout le tracé ;
- installation du système électrique ;
- montage des cabines.

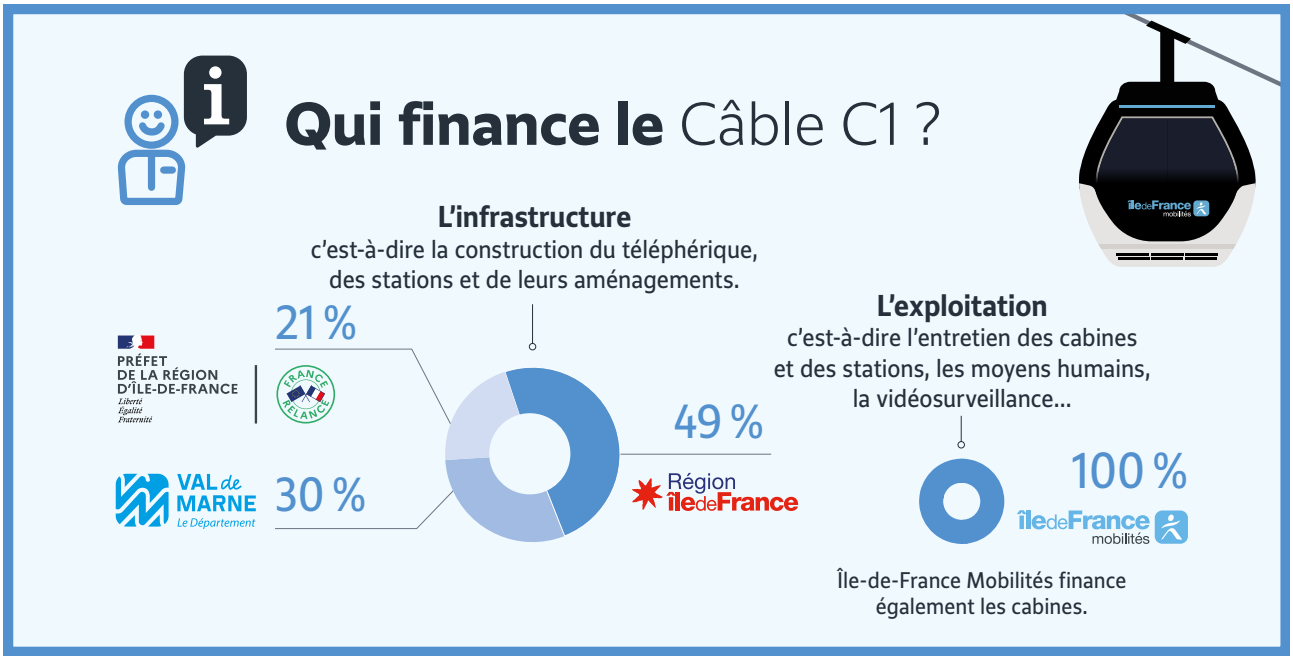
Construction de la passerelle entre le mail François Mitterrand et la station M8 à Créteil

ÉTAPE 4 : courant 2025, les essais

Dernière étape avant la mise en service, les essais du Câble C1 permettront de s'assurer de la performance et de la sécurité des infrastructures et du système ainsi que du confort des voyageurs.

LES ACTEURS DU PROJET

LES FINANCEURS ET LE MAÎTRE D'OUVRAGE



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté Égalité Fraternité

FRANCE RELANCE

La modernisation des transports du quotidien est une priorité forte de l'État. Ainsi en investissant et en s'engageant sur les projets de transports collectifs (modernisation des RER, prolongements de lignes de métro, création ou extension de tramways et de lignes de bus en sites propres), l'État souhaite apporter aux Franciliens un réseau de transport plus performant, adapté à tous et permettant de réduire leurs temps de trajet. La création du Câble C1 dans le département du Val-de-Marne, financé à 21 % par l'État, est un projet innovant qui vient encore une fois répondre aux besoins des usagers et ainsi participer à la dynamique du territoire.

© Ministère de l'Intérieur/David Mendiboure

« En finançant ce projet innovant, l'État contribue au développement d'un réseau de transports collectifs performant qui favorise la dynamique des territoires franciliens et la réduction des inégalités. »

Marc Guillaume, Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris

Région îledeFrance

Pour répondre à la demande de tous les usagers, la Région investit massivement pour moderniser et agrandir le réseau de transports en commun. Elle accompagne également le développement de la pratique quotidienne du vélo ainsi que les nouveaux usages de la route comme le covoiturage ou les voies réservées aux bus et taxis. Elle développe une politique résolue de lutte contre les congestions et de soutien à l'innovation routière. Conjointement, avec Île-de-France Mobilités, la Région a engagé la révolution des transports depuis 2016 pour améliorer en profondeur les conditions de transport des Franciliens.

La Région est le premier financeur du projet en apportant 49 % du coût des travaux.

« Depuis 2016, nous sommes engagés dans un renforcement d'offre des transports collectifs sans précédent à l'échelle de l'Île-de-France. À l'heure de la crise climatique, il est de notre responsabilité de proposer aux Franciliens de véritables alternatives en renforçant les lignes existantes mais également en créant de nouvelles liaisons. C'est une grande fierté de voir se réaliser le Câble C1. Ce téléphérique urbain, inédit en Île-de-France, apportera bientôt une solution de transport efficace et innovante à ce territoire contraint. »

Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités

VAL de MARNE Le Département

Le Département du Val-de-Marne mène une politique en faveur des mobilités sur son territoire, grâce au développement des transports collectifs, des mobilités douces et à l'amélioration du trafic automobile. De nombreux projets sont ainsi engagés par le Département en tant que maître d'ouvrage ou financeur, qui contribueront à améliorer la qualité de vie des Val-de-Marnais.

Le Département du Val-de-Marne assure 30 % du financement du Câble C1.

© Département du Val-de-Marne

« Innovant, ce nouveau mode de transport s'inscrit dans notre politique départementale de développement des mobilités douces. Alors que le Val-de-Marne est en train de connaître une révolution de ses transports avec l'arrivée prochaine du Grand Paris Express, nous sommes fiers de voir naître ici le 1er téléphérique d'Île-de-France qui viendra compléter le maillage de transports du Val-de-Marne, améliorant encore l'attractivité du département et la qualité de vie des Val-de-Marnais. »

Olivier Capitanio, Président du Département du Val-de-Marne

îledeFrance mobilités

Île-de-France Mobilités est le Maître d'ouvrage du Câble C1. À ce titre, elle assure la cohérence technique et financière du projet et veille au respect du programme. En sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports, elle imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures), décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports, investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

Île-de-France Mobilités finance aussi à 100 % les cabines et le fonctionnement du Câble C1.

« Depuis 2016, Île-de-France Mobilités est engagée dans le renforcement sans précédent de l'offre de transports collectifs, à l'échelle de l'Île-de-France.
Le premier téléphérique urbain d'Île-de-France traduit cet objectif en offrant un mode de déplacement innovant par sa technologie, mais aussi par la qualité de service qu'il procurera. »

Laurent Probst, Directeur général d'Île-de-France Mobilités

LES PARTENAIRES TERRITORIAUX

Le Câble C1 est un projet de territoire, réalisé en partenariat avec l'ensemble des acteurs locaux. La réussite de ce projet est étroitement liée au dialogue et à la coordination permanents qui sont menés depuis son origine.

Avec le concours des services de l'État : La direction des routes d'Île-de-France (DiRIF), la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT), le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG), le Département de Support Technique et Gestion (DSTG) et La Délégation ministérielle à l'accessibilité.

Le maître d'ouvrage de La Végétale

Le Syndicat Mixte d'Étude et de Réalisation (Smer) associe la Région Île-de-France, l'Agence des espaces verts (AEV) de la Région Île-de-France et le Conseil départemental du Val-de-Marne (CD94).
Il participe au financement des mesures prises pour préserver un maximum d'arbres sur le tracé du Câble C1.

LE CONDUCTEUR D'OPÉRATION

Assiste Île-de-France Mobilités dans la gestion et le suivi administratif, technique, juridique et financier associés au Câble C1.

Filiale du groupe Setec, Setec organisation accompagne les maîtres d'ouvrage pour répondre à des problématiques complexes d'organisation et les accompagner dans le pilotage de projets d'aménagements, de bâtiments, d'infrastructures et de mobilités. Cet accompagnement porte sur l'ensemble des phases, de l'aide à la définition des besoins jusqu'à la mise en service : programmation, suivi et gestion de projet, concertation et conseil en organisation, conduite d'opération et maîtrise d'ouvrage déléguée.

LE GROUPEMENT D'ENTREPRISES CHARGÉ DE LA CONCEPTION, DE LA CONSTRUCTION ET DE LA MAINTENANCE DU CÂBLE C1

Afin de répondre aux enjeux du projet de Câble C1, Île-de-France Mobilités a choisi un groupement cohérent Doppel France, composé de 5 entreprises. Leur expertise avérée dans la conception, la construction et la maintenance ainsi que leur excellente connaissance du territoire sont des gages de réussite du projet.

Doppelmayr

mandataire du Groupement

Conçoit et réalise pour le Câble C1 le système de transport télécabine et la maintenance globale

Doppelmayr France, basée à Modane en Savoie, est la filiale Française du groupe Doppelmayr, premier constructeur mondial de systèmes de transports publics par câble avec : 15 000 installations construites, dont 59 en milieu urbain, 247 dessertes de points d'intérêts et 7 navettes aéroportuaires automatisées. Elle dispose d'une longue expérience en transports urbains avec des réalisations dans de grandes agglomérations telles qu'à Londres (Royaume-Uni), La Paz (Bolivie), Singapour et Mexico City (Mexique). CWA, filiale du groupe Doppelmayr, fabrique quant à elle les cabines.

Atelier Schall
ARCHITECTES ASSOCIÉS

Conçoit pour le Câble C1 l'architecture des stations et des pylônes ainsi que les aménagements paysagers

Cette agence basée à Paris, a été lauréate de nombreux projets illustrant son intérêt et son expertise pour le domaine du transport public. Ce cabinet d'architectes est reconnu pour l'insertion efficiente de ses projets.

spie batignolles
/ génie civil

Réalise pour le Câble C1 le génie civil des stations et les fondations des pylônes

Ce groupe indépendant dont l'histoire s'est forgée dans le ferroviaire dès 1846, intervient en France et à l'international sur 6 domaines d'expertises : construction, énergie, génie civil et fondations, immobilier, travaux publics et concessions. En France, la filiale Spie batignolles génie civil participe aux projets majeurs de transport et de mobilité comme Eole (RER E), le Grand Paris Express ou encore le Lyon-Turin (La Transalpine).

FRANCE TRAVAUX

Réalise pour le Câble C1, les aménagements urbains et paysagers

Cette entreprise basée à Valenton, est spécialisée dans les voiries et réseaux en Val-de-Marne ainsi que dans l'aménagement des espaces verts et paysagers.

egis

Assure pour le Câble C1 l'ingénierie globale du projet en maitrise d'œuvre intégrée et la fourniture de systèmes connexes au système de transport

Egis est un leader français de la maitrise d'œuvre de projets de transports, spécialiste de la conception, de l'intégration, de l'équipement et de l'exploitation de systèmes de transport. Egis a participé à tous les projets de transport par câble urbain en France (projets, études ou réalisation).

LES PARTENAIRES TECHNIQUES

Plusieurs organismes de contrôle indépendants accompagnent la mise en œuvre du Câble C1.

Organismes qualifiés agréés

Contrôleur technique des constructions

Coordonnateur sécurité et protection de la santé

L'EXPLOITANT DU CÂBLE C1

transdev
the mobility company

En tant qu'opérateur et intégrateur global de mobilités, Transdev permet à chacun de se déplacer chaque jour grâce à des solutions sûres, efficaces et innovantes au service du bien commun. À l'issue de l'acquisition de First Transit (mars 2023), Transdev transporte au quotidien près de 10 millions de passagers, grâce à ses différents modes de transport efficaces et respectueux de l'environnement, et emploie plus de 100 000 femmes et hommes au service de ses clients passagers, confortant ainsi sa position de leader mondial du transport public. Transdev conseille et accompagne, dans une collaboration durable, les collectivités territoriales et les entreprises. Transdev est codétenu par la Caisse des Dépôts à 66 % et par le Groupe Rethmann à 34 %. Le Groupe Transdev, présent dans 19 pays, a réalisé un chiffre d'affaires de 7,7 milliards d'euros en 2022.

Plus d'informations : www.transdev.com

C1

NOUVELLE LIGNE

Créteil > Villeneuve-Saint-Georges

Contacts presse :

Amélie Lange
07 60 10 95 05
amelie.lange@iledefrance-mobilites.fr

Alexandre Bergalasse
06 99 76 07 26
alexandre.bergalasse@iledefrance-mobilites.fr

Le Câble C1 et vous

cable1.iledefrance-mobilites.fr
Découvrez l'information détaillée : images et documentation. Abonnez-vous aux actus.

contact@cable1.iledefrance-mobilites.fr
Écrivez à l'équipe projet qui vous répondra dans les meilleurs délais, ou **contactez Saïd**, votre agent de proximité au **06 32 87 00 52.**

@CableC1idfm
Suivez le fil de l'actu en vous abonnant à la page et likez nos posts.

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

FRANCE RELANCE

Région îledeFrance

VAL de MARNE Le Département

îledeFrance mobilités

cable1.iledefrance-mobilites.fr

stratégact • Mars 2024