



LETTRE D'INFO N°6 - JUIN 2024

cable1.iledefrance-mobilites.fr



**VALÉRIE
PÉRESSE**
Présidente de la Région
Île-de-France et
d'Île-de-France Mobilités

Édito

L'année 2024 va marquer un tournant décisif dans la réalisation du Câble C1, premier téléphérique d'Île-de-France ! Le projet se concrétise chaque jour avec l'émergence des 5 stations à Créteil, Limeil-Brévannes, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton. La levée de la quasi-totalité des pylônes, le tirage des câbles sur les deux tiers du tracé et la livraison des 105 cabines prévue cet hiver témoignent de l'avancée spectaculaire de ce chantier.

L'intégration du téléphérique dans le paysage du Val-de-Marne traduit la volonté d'Île-de-France Mobilités de déployer un mode de transport toujours plus écologique et novateur, pour les générations actuelles et à venir. Les équipes du Câble C1 sont allées dans les classes, à la rencontre des usagers de demain, pour présenter ce nouveau mode de transport à près de 2 200 écoliers. Découvrez dans ce numéro l'enthousiasme des enfants pour leur futur téléphérique !

Le déploiement du Câble C1 s'inscrit dans notre démarche globale de préservation de l'environnement. Il répond à notre mission de création d'une offre de transport socialement juste, en désenclavant les quartiers, et moins consommatrice de ressources. Il constituera un mode de transport alternatif, décarboné, efficace et attrayant pour tout le territoire.

C'est cet engagement fort que nous mettons au service du Câble C1 : votre téléphérique constituera bientôt un maillon essentiel du réseau d'Île-de-France et offrira une nouvelle vision de la ville et de la mobilité à tous les Franciliens.



NOUVELLE LIGNE

Créteil > Villeneuve-Saint-Georges



Les travaux battent leur plein sur le tracé du C1



La station Limeil-Brévannes

Les pylônes fleurissent le long du futur Câble C1. 23 des 30 pylônes de la ligne sont désormais érigés le long du tracé, 7 mois après le 1^{er} levage réalisé en octobre dernier. La construction des stations continue également sur sa lancée : Pointe du Lac se dessine en surplomb des voies de la RD1 ; Villa Nova et Limeil-Brévannes, habillées d'un vitrage feuillé avec un aspect aluminium, sont sorties de terre et abritent déjà les systèmes qui permettront le fonctionnement de la ligne. Les deux garages, destinés au stationnement des cabines et à la maintenance de la ligne, sont aussi en train de prendre forme. Du côté de La Végétale et de Valenton, les massifs des stations sont en cours de construction et les opérations se poursuivront jusqu'à la rentrée.

Qui dit téléphérique dit aussi... câbles et cabines. Les travaux préparatoires au déroulage des câbles ont débuté près de la gare de triage SNCF et des voies de la RN406 : trois passe-câbles ont été montés pour sécuriser les voies routières et ferroviaires pendant l'opération prévue cet été.

Et à l'abri des regards, dans l'usine d'Oltén en Suisse, les 105 cabines de la ligne viennent juste d'entrer en fabrication. Elles devraient être livrées sur site en fin d'année.

Toutes les composantes du Câble C1 – stations, garages, pylônes, câbles et cabines – sont désormais dans la course. Le chantier s'accélère, le projet prend corps : votre téléphérique tient une forme olympique !

En un mot comme en cent, que vous inspire le Câble C1 ?

Saïd, agent de proximité du Câble C1, est allé à la rencontre des élèves de CM1 de l'école Paul Éluard, à Valenton. Voici ce que leur évoque leur futur téléphérique.



“ Avec le téléphérique, je découvrirai les nuages et pleins d'autres choses, par les fenêtres. Aïssa

“ Grâce au téléphérique, je pourrai visiter les villes et aller jusqu'à Créteil ou à l'école. Shanneyllia

“ Je pourrai aller à l'école avec le câble. Harûn

“ Avec le téléphérique, j'aurai l'impression de voyager dans le futur. Jassim

“ La première fois que je prendrai le téléphérique, je serai impressionnée et dirai « WOOU ! » Nour

“ Une fois dans la cabine, j'aurai l'impression de planer dans le vide. Founé

“ Lorsque je serai dans la cabine, j'aurai l'impression de voler ! Mehdi

“ Avec le téléphérique, je pourrai partir où je veux ; ça va être trop bien. Abdoulaye

“ Quand je serai dans la cabine, je verrai la belle ville de Valenton vue d'en haut. Yaakoub

“ Ce sera bien pour aller avec mes amis en vacances. Shaïna

“ Depuis la cabine, je pourrai voir des vues incroyables. Ritad

“ Je pourrai prendre le téléphérique tous les jours et aller vite car il n'y a pas de feux tricolores. Kesac

“ Prendre le téléphérique sera un voyage extraordinaire car je serai dans les airs, comme un oiseau ; je verrai les gens marcher en bas. Jinen



Près de 2 200 élèves ont participé aux ateliers scolaires du Câble c1

8 écoles des villes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ont bénéficié d'ateliers pédagogiques, animés par Saïd, agent de proximité du Câble C1.

Au cours de ces rencontres, les écoliers ont manifesté une grande curiosité et posé de multiples questions. Ils ont tous bien hâte de monter à bord du téléphérique !

Les ateliers sont proposés à toutes les directions d'établissements situés à proximité du téléphérique. Si vous souhaitez organiser un atelier, c'est très simple : contactez Saïd au 06 32 87 00 52



95 classes
du CP au CM2



8 écoles
proches du tracé



près de
2200 élèves

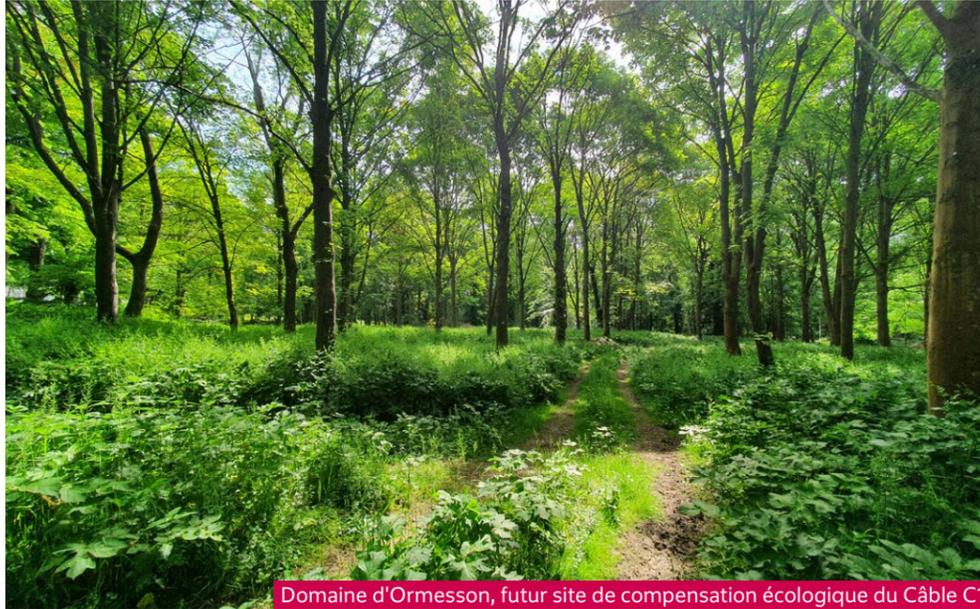
« Éviter, Réduire, Compenser » : en quoi consiste la démarche « ERC » ?

La démarche ERC vise à éviter les atteintes à l'environnement (air, bruit, eau, sol, santé des populations...), à réduire celles qui n'ont pu être évitées et à compenser celles qui n'ont pu être suffisamment évitées ou réduites.

Dès la conception du projet, les équipes d'Île-de-France Mobilités ont réalisé un travail d'inventaire détaillé pour identifier ses impacts potentiels sur l'environnement et ont cherché des pistes d'optimisation pour les éviter.

1 Les mesures d'évitement sont prioritairement recherchées

Elles constituent le meilleur compromis possible au regard des différents enjeux environnementaux et techniques. À titre d'exemple, la zone de survol du Câble C1 au-dessus de la coulée verte La Végétale et du parc Saint-Martin a été rehaussée afin de préserver le plus grand nombre d'arbres possible. Il s'agit d'une mesure d'évitement emblématique du projet.



Domaine d'Ormesson, futur site de compensation écologique du Câble C1

2 Les mesures de réduction doivent minimiser les impacts du projet

Dès lors que les impacts répertoriés n'ont pu être pleinement évités, des solutions sont élaborées afin de les minimiser. À titre d'exemple :

- les stations ont été conçues de manière à limiter leur emprise au sol ;
- 300 arbres et végétaux ont été transplantés au sein de la coulée verte, à proximité du chantier ;
- la désimperméabilisation de plusieurs milliers de m² de sols permettra de recréer des espaces végétalisés et de favoriser la bonne gestion des eaux de pluie.

3 Les mesures de compensation s'inscrivent sur le long terme

En dernier recours, lorsqu'il n'est pas possible d'éviter ou de réduire suffisamment un impact, le Code de l'environnement prévoit la mise en œuvre, par le maître d'ouvrage, de mesures compensatoires.

Deux types de compensation sont actuellement en cours de réalisation pour le Câble C1 :

- la compensation écologique qui consiste à contrebalancer les effets sur la biodiversité. En l'occurrence, plus de 6 hectares, situés en Essonne et dans le Val-de-Marne, seront aménagés pour accueillir des espèces animales et végétales en quête d'habitats naturels ;
- la compensation forestière qui vise à restituer des surfaces boisées diversifiées et à maintenir le capital sylvicole national. Ainsi, plus de 5 hectares de parcelles, situées dans le Val-de-Marne et en Seine-et-Marne, seront reboisées, soit une reforestation quatre fois supérieure aux défrichements réalisés sur le tracé de la ligne C1.



Que la compensation soit forestière ou écologique, elle engage le Maître d'ouvrage à :

- entretenir et maintenir les sites de compensation ;
- garantir un taux de recolonisation pour les espèces animales et de reprise pour les espèces végétales ;
- assurer un suivi attentif de l'évolution des sites durant 15 ans pour la compensation forestière et 30 ans pour la compensation écologique.

Toutes les actions mises en œuvre dans le cadre de la démarche ERC font l'objet d'un suivi par les autorités administratives (la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports et la Direction Départementale des Territoires) durant la période réglementaire.

+ de 500 nouveaux arbres plantés, dont 75 % d'essences endémiques.

1 zone humide créée en partenariat avec le SMER

Pour en savoir plus sur la démarche environnementale du Câble C1



3 questions à...



Julien Desille est chargé de mission expertise environnementale chez Île-de-France Mobilités. Il supervise la mise en œuvre

des mesures compensatoires écologiques et forestières.

Comment avez-vous choisi les sites de compensation du Câble C1 ?

Nous cherchons toujours à compenser les impacts environnementaux au plus près de la zone impactée, mais les abords du Câble C1 étant fortement bâtis, ils n'offrent pas d'espaces adaptés. La qualité des sites de compensation est un critère déterminant. En effet, dans le cas de la compensation écologique, nous recherchons des terrains avec des fonctionnalités écologiques dégradées pour y apporter une plus-value. L'objectif étant de recréer des habitats pour une espèce visée, l'éloignement du site de compensation n'est pas problématique. Il en va de même pour la compensation forestière qui consiste à maintenir la capacité de production sylvicole.

En matière de compensation écologique, quelles sont les espèces animales et végétales que vous cherchez à développer sur les sites et comment ?

Les principaux impacts concernent l'avifaune (les oiseaux) et les chiroptères (les chauves-souris). La création d'habitats pour ces espèces consiste à développer des espaces boisés composés de plusieurs strates végétales propices à la biodiversité, des clairières où se reproduisent les insectes (zones d'alimentation) et des arbres présentant des cavités propices (zones d'accueil des oiseaux et des chauves-souris).

Concernant la compensation forestière, quelles actions allez-vous mener pour assurer la survivance d'au moins 85 % des sujets plantés ?

Nous cherchons à créer des conditions favorables aux essences d'arbres que l'on va planter. Pour cela, on associe une "culture principale" avec des "cultures ressources" (pommiers, cerisiers sauvages...) qui vont, par exemple, contribuer à l'infiltration des sols ou à lutter contre certaines maladies. Enfin, depuis quelques années, la production sylvicole se réoriente et change de palette végétale avec des arbres plus adaptés au réchauffement climatique.

Quelques-unes des espèces animales visées par la compensation écologique



Sittelle torchepot



Hérisson d'Europe



Bouvreuil pivoine



Écureuil roux



Pipistrelle de Khul

Construire le Câble C1 : un challenge quotidien



L'une des clés de la réussite d'un projet réside dans la coordination des différents corps de métier qui interviennent sur le chantier, afin que chaque tâche soit exécutée au bon moment, au bon endroit et de manière qualitative. La conduite de travaux joue donc un rôle majeur.

Pour mieux comprendre ce métier, nous avons interrogé **Margot Leenhardt**, ingénieure travaux chez Spie Batignolles Génie civil et actuellement en charge de la construction de la station La Végétale.

Quelles sont les 4 étapes clés qui définissent le mieux vos fonctions et pourquoi ?

La préparation : c'est une étape clé dans la mise en œuvre d'un chantier. En amont du démarrage des travaux, mon équipe et moi-même observons attentivement les plans afin de définir le phasage et les priorités pour concevoir un enchaînement rationnel des opérations. À ce stade, nous déterminons les ressources humaines et les moyens techniques nécessaires ainsi que les mesures de sécurité. Afin de faciliter le déroulement des opérations et d'être toujours hyper réactifs, nous devons anticiper diverses situations et prévoir leurs solutions.

La planification : à partir du planning général des travaux, et en concertation avec mon équipe, je redéfinis le planning précis du chantier en prenant en compte tous les moyens humains et matériels impliqués. La

planification est intimement associée à la coordination car il importe que les équipes, les sous-traitants et les fournisseurs soient bien au fait de leurs missions respectives, au bon moment et au bon endroit. Le respect des délais de réalisation est également un enjeu majeur.

Le suivi du chantier : malgré une préparation et une planification minutieuses, nous ne sommes jamais à l'abri d'impondérables. Je dois donc constamment vérifier que mes prévisions se confirment sur le terrain et apporter les ajustements nécessaires, le cas échéant. Je supervise également les règles en matière de qualité, sécurité et environnement.

Le contrôle : au cours de la construction de la station, le contrôle est permanent depuis les premières fondations jusqu'à la livraison : qualité des matériaux employés,

conformité des structures montées, respect des implantations... Avec le concours de mes équipes, je vérifie attentivement la cohésion d'ensemble des constructions réalisées avant d'autoriser le bétonnage.

Quelles sont les compétences essentielles pour mener une telle mission ?

Le management des équipes est une dimension importante de ma mission. Mes décisions doivent être comprises et acceptées, mais je dois également être à l'écoute des contraintes de chacun. Les sujets étant multiples, je dois réagir avec méthode, y compris face aux imprévus, et considérer les impacts de mes consignes. Je dirai que tout l'intérêt du métier réside justement dans cette diversité de postures et le mix entre la dimension technique et la dimension humaine. C'est vraiment ce qui m'enthousiasme au quotidien.

Station La Végétale : réunion de chantier



« Tout l'intérêt du métier réside justement dans cette diversité de postures et le mix entre la dimension technique et la dimension humaine. C'est vraiment ce qui m'enthousiasme au quotidien. »

Pendant ce temps-là en Île-de-France



3500 nouveaux bus et cars propres commandés



49 centres bus convertis et **30** en conversion



Dès 2025, le parc diesel et hybride utilisera un **carburant alternatif végétal**

Les grandes étapes du projet



2019

Enquête publique et déclaration d'utilité publique



2022

Début des travaux concessionnaires (dévoisement de réseaux souterrains)



2023

Démarrage des travaux préparatoires et des travaux d'infrastructure



Horizon 2025

Essais de circulation et mise en service



Qui finance le Câble C1 ?

L'infrastructure

c'est-à-dire la construction du téléphérique, des stations et de leurs aménagements.

21%



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



30%

49%



L'exploitation

c'est-à-dire l'entretien des cabines et des stations, les moyens humains, la vidéosurveillance...



100%



Île-de-France Mobilités finance également les cabines.



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.



[@CableC1idf](https://www.facebook.com/CableC1idf)

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