

Séance du 9 octobre 2019

Délibération n° 2019/355

CABLE A - TELEVAL

DECLARATION DE PROJET

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme et notamment les articles L.103-2 à L.103-6 ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L. 122-1-1, L. 123-1 et suivants, R. 122-13, R. 123-1 et suivants, L. 126-1 et suivants et R. 126-1 et suivants ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L. 110-1 et L. 122-1 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France tel qu'approuvé par le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** l'arrêté du préfet du Val-de-Marne n°2019/644 du 1^{er} mars 2019 portant ouverture d'une enquête unique, préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire relative au projet Câble A – Téléal concernant les communes de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges et valant mise en compatibilité de leur Plan Local d'Urbanisme ;
- VU** le Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017, signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) n°2014/048 du 5 mars 2014 relative à la Convention de financement des études du DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique du projet de télécabine entre Créteil – Limeil-Brévannes – Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ;
- VU** le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet Câble A – Téléal, approuvé par délibération du Conseil d'administration du STIF n°2016/256 du 13 juillet 2016 ;

- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/152 du 22 mars 2017 approuvant le bilan de la concertation préalable ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2018/283 du 11 juillet 2018 approuvant le schéma de principe et le Dossier d'enquête d'utilité publique du Câble A – Téléval ;
- VU** le rapport, les avis et les conclusions de la commission d'enquête remis le 10 juillet 2019 au Préfet du Val-de-Marne ;
- VU** le rapport 2019/355 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements du 3 octobre 2019 ;

CONSIDERANT que le Câble A – Téléval est le premier projet de téléphérique en 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 ;

CONSIDERANT que 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 ;

CONSIDERANT qu'une liaison par câble permet notamment de s'affranchir des obstacles que représentent ce relief et ces infrastructures ;

CONSIDERANT que 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 % ;

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

CONSIDERANT que les objectifs du Câble A – Téléval 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.

CONSIDERANT que la commission d'enquête a émis, le 10 juillet 2019, un avis favorable à la déclaration d'utilité publique, assorti des deux réserves et sept recommandations suivantes :

Réserve n°1 :

« Le porteur du projet devra imposer dans le cahier des charges, au niveau de la conception des cabines, un dispositif occultant la vision vers le bas, de manière à éviter au maximum la covisibilité lors des passages proches des habitations. »

Réserve n°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 »

Recommandation n°1 :

« La commission d'enquête recommande la mise en place d'un dispositif "ratrape câble" pour parer aux conséquences d'une rupture de ligne THT. »

Recommandation n°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 »

Recommandation n°3 :

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

Recommandation n°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. »

Recommandation n°5 :

« La commission d'enquête recommande qu'Ile-de-France Mobilités poursuive le travail partenarial en cours pour honorer ses engagements avec le SMER la Tégéval, afin d'optimiser la bonne complémentarité entre les deux projets. »

Recommandation n°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, ...). »

Recommandation n°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. »

CONSIDERANT que la commission d'enquête a émis, le 10 juillet 2019, un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Créteil, de Valenton, de Limeil-Brévannes et de Villeneuve-Saint-Georges ;

CONSIDERANT que la commission d'enquête a émis, le 10 juillet 2019, un avis favorable 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 ;

CONSIDERANT que, 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 du Syndicat des Transports d'Île-de-France 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.

CONSIDERANT que cette déclaration de projet doit intervenir dans un délai de six mois après la clôture de l'enquête. Dans ce délai, le Syndicat des Transports d'Île-de-France, 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.

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

CONSIDERANT que la déclaration de projet comporte la liste des mesures à la charge du Syndicat des Transports d'Île-de-France 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).

CONSIDERANT que la déclaration de projet prend 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.

CONSIDERANT les motifs justifiant de l'intérêt général :

- 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 Câble 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 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : déclare l'intérêt général du projet Câble A – Téléal au regard des motifs et considérations rappelés dans l'exposé ci-avant.

ARTICLE 2 : décide de lever les deux réserves de la commission d'enquête par les engagements suivants :

Pour la réserve n°1 :

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, 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.

Pour la réserve n°2 :

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 :

- 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 publics.
- 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.

ARTICLE 3 : répond aux recommandations de la commission d'enquête par les engagements suivants :

Pour la recommandation n°1 :

Dans le cadre des procédures réglementaires 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.

Pour la recommandation n°2 :

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 suffisantes, 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.

Pour la recommandation n°3 :

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.

Pour la recommandation n°4 :

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.

Pour la recommandation n°5 :

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.

Pour la recommandation n°6 :

L'information du public en phase chantier est 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.

Pour la recommandation n°7 :

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.

ARTICLE 4 : demande 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 ;

ARTICLE 5 : dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique, demande 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 autorise le directeur général à mener la procédure d'expropriation au nom d'Île-de-France Mobilités ;

ARTICLE 6 : s'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et 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. L'annexe n°1 à la présente délibération détaille les engagements pris au stade de l'enquête publique ;

ARTICLE 7 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

ARTICLE 8 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Île-de-France. Conformément à l'article R126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées. Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable au siège d'Île-de-France Mobilités ainsi que sur le site internet du projet ([http:// www.cable-a-televal.fr/](http://www.cable-a-televal.fr/)).

La présidente du Conseil
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE

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 - Téléval 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
			<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.
	Climat	Chantier		Sans objet	Sans objet	
		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) engendra une modification 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 (sondages complémentaires, essais).

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>			
		Exploitation	Les couches superficielles actuellement en présence devront ponctuellement être supprimées de manière définitive sur une	Sans objet.	Sans objet	Sans objet.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Milieu physique			profondeur plus ou moins importante.			
	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 que peut provoquer le chantier jusqu'à la nappe souterraine.</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> <p>Les mesures mises en place pour la prévention des eaux superficielles sont de nature à éviter la</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
Milieu physique				pollution des eaux souterraines.		
		Exploitation	<p>Impacts quantitatifs directs : L'impact quantitatif sur les eaux souterraines est nul. Aucun prélèvement dans la nappe n'étant prévu en phase d'exploitation.</p> <p>Impacts qualitatifs directs : 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	Suivi spécifique en phase conception et procédure Dossier Loi sur l'Eau Cf. Mesures thématique eaux superficielles
	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>	Les principales mesures consistent en la mise en œuvre : - de dispositifs d'évitement (aires de rétention, précautions	Sans objet	Suivi spécifique en phase conception et procédure Dossier Loi sur l'Eau -L'efficacité de l'assainissement provisoire et des aires de stockage/stationnement sera

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			<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>d'usages, réservoirs étanches...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'un système d'assainissement provisoire - d'un plan d'organisation et d'intervention en cas de pollution accidentelle 		<p>contrôlé par des coordinateurs sécurité et environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 volumes d'eaux pluviales à collecter et à évacuer. Les volumes de stockage nécessaires par station ont été calculés.</p> <p>Impacts qualitatifs directs : Le risque de pollution des eaux superficielles est principalement lié à la pollution chronique des eaux de ruissellement.</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> <p>Si un rejet au réseau s'avère toutefois nécessaire, ce dernier respectera le règlement d'assainissement en vigueur.</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> <p>Un suivi sera réalisé à la mise en service puis à 5 et 10 ans après mise en service.</p>

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			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.			
			<u>Inondation</u> : Seul un pylône est concerné par le risque inondation sur la commune de Valentigney.	Aucun remblai ne sera réalisé en zone inondable. Les travaux prendront en compte les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde du PPRi de la Marne et de la Seine.	Sans objet	Sans objet
	Risques naturels	Chantier	<u>Mouvement de terrain</u> : Le projet est principalement concerné par un aléa de faible 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	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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			influencer de manière importante sur cet aléa.			
			<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 revanche, les conditions météorologiques peuvent influencer le chantier.	Les entreprises des travaux seront chargées d'effectuer une surveillance de la météo 2 fois par jour. En cas d'événements climatiques dangereux, les produits polluants seront mis à l'abri.	Sans objet	Sans objet
			<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
		Exploitation	<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

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			<u>Risque sismique</u> : Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
			<u>Risque météorologique</u> : L'impact sera globalement positif. Le 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.	Une analyse des données de vent sur le tracé du Câble A a été réalisée. La notion de vents violents a été intégrée à la conception du projet du Câble A et pris en compte pour l'exploitation.	Sans objet	Sans objet
	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 validé par le Maître d'ouvrage.	Sans objet	Les mesures principales seront les suivantes : - 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.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Milieu naturel	Sites protégés et d'inventaires	Chantier	Le projet n'intercepte aucune zone protégée ou d'inventaire. Les habitats et espèces patrimoniaux inventoriés dans les zones situées à proximité du projet ne sont pas remis en cause par ce dernier.	Sans objet	Sans objet	Suivi spécifique en phase conception projet / procédures de 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 positionnées 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 fait du caractère très anthropisé de ces milieux.	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 naturel	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 (Centaurée noire, Gesse tubéreuse et Orchis pyramidal), - Destruction ou altération d'habitats d'espèces se développant dans les 	<p>Les périodes de travaux préparatoires (préparation des emprises : déboisement, défrichement, 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 prolifération d'espèces invasives (limitation des mouvements de terre, balisage des zones contaminées, avec interdiction d'entrer pour</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			terrains vagues et dépôts (Chlore perfoliée).	<p>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 des espèces végétales exotiques envahissantes.	Sans objet	Sans objet	

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
	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, terrassements), et 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 matériel). Le cas échéant, si des</p>	<p>Une mesure compensatoire sera mise en place pour le site impacté par la station Temps Durables, avec comme espèce cible le Crapaud calamite et comme espèces secondaires : le Petit Gravelot, Le Verdier d'Europe, le Chardonneret élégant, et l'Oedipode turquoise (à préciser au stade dossier CNPN).</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>populations sont toujours en place, les emprises chantiers seront optimisées et limitées au strict nécessaire. 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</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 A (à préciser au stade du dossier CNPN). Les sites retenus devront être favorables à l'espèce cible : le Roitelet huppé.</p>		

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				<p>intégrer des essences locales uniquement et disposer, à ce titre, du label « Végétal local ». Ces milieux (buissons et haies) seront favorables aux oiseaux du cortège des lisières et milieux arbustifs, aux reptiles, ainsi qu'aux insectes du cortège des friches.</p> <p>Un dossier CNPN sera réalisé ultérieurement dans le cadre du projet.</p>		
		Exploitation	<p>Risque de destruction d'individus lors des opérations d'entretien de la végétation sous la ligne du transport par câble.</p> <p>Perturbation des zones de chasse lumineuse due aux éclairages)</p>	<p>L'entretien de la végétation (fauche, défrichement) sous la ligne du transport par câble interviendra en période de repos biologique, c'est-à-dire en hiver.</p> <p>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,</p>	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
				ainsi que les sites compensatoires feront l'objet d'une gestion adaptée aux différents enjeux. L'éclairage sera raisonné et adapté afin de ne pas générer de nuisances sur la faune.		
	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,</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). 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</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 être causés par le projet.</p>	<p>Les emprises chantier seront délimitées lors de la préparation du chantier afin d'éviter tout impact sur des parcelles adjacentes. Le respect des emprises par les entreprises sera contrôlé durant toute la phase chantier.</p>

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			notamment au niveau du survol de la Tégéval.	nécessaire pour la réalisation du Câble A afin de réduire les dommages à la parcelle agricole et de limiter la création de délaissés peu exploitables sur la parcelle concernée.		
		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-Brévannes, 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</p>	<p>Les deux bâtiments modulaires impactés seront compensés : 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>	<p>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 l'absence de tout survol de maisons individuelles et d'immeubles d'habitations.</p>	<p>scolaire réalisé par la ville de Limeil-Brévannes.</p>	
	Contexte sociodémographique	Chantier	<p>L'impact principal des travaux sur le contexte socio-démographique concerne l'accessibilité aux logements à proximité des emprises chantier.</p>	<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>	<p>Sans objet</p>	<p>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.</p>

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
		Exploitation	Le projet du Câble A, en améliorant l'offre de transport en commun, et donc l'accessibilité depuis et vers les zones traversées, favorisera le développement de ces territoires et leur renouvellement.	Les services de l'Etat, les collectivités territoriales et les aménageurs ont été et seront associés tout au long de l'élaboration et de la réalisation du projet du Câble A.	Sans objet	Un bilan socio-économique sera réalisé une fois le projet mis en service
	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
		Exploitation	Autour des stations du Câble A, les nouvelles dessertes auront un impact positif pour les	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
Milieu humain			commerces et les activités économiques.			
	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
	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'envoi de poussières.	Les travaux seront menés en veillant notamment à respecter un paysage de qualité aux abords du chantier	Sans objet	Sans objet

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
		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 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</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 Département et conditionnant le début du chantier.</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>incendie a été réalisé 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>			
		Exploitation	<p>La présence de l'entrepôt de stockage « La Martiniquaise » (ICPE 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>	<p>Les tracés survolant le bâtiment de la Martiniquaise ont été 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</p>	<p>Sans objet</p>	<p>Prise en compte des mesures de suivi définies dans les dossiers de sécurité et ICPE.</p>

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				<p>nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) feront l'objet de demande d'autorisation/déclaration conformément à la réglementation.</p>		
			<p>La réalisation du projet pourra nécessiter des opérations de dépollution des sols, préalablement aux travaux d'exécution.</p> <p>Des investigations complémentaires sont en cours et permettront de caractériser l'état des terres sous ces futurs aménagements.</p>	<p>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 concerne les modalités de traçabilité et de responsabilités.</p>	Sans objet	<p>Les lieux d'évacuation des sols pollués seront indiqués à la police de l'environnement via les bordereaux de suivi des déchets.</p>
	Sites et sols pollués	Chantier				
		Exploitation	<p>Les sols seront dépollués, si nécessaire, durant la phase travaux. Aucun impact n'est attendu en phase exploitation.</p>	<p>Un Plan de Gestion et une Analyse des Risques Résiduels seront rédigés lors de la conception pour aboutir à une compatibilité</p>	Sans objet	Sans objet

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				sanitaire des sites avec le projet.		
			Les travaux entraîneront 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 commerçants, les riverains et les entreprises.	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. Un suivi sera également assuré dans le cadre de la coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS).
	Voiries et circulation routière	Chantier		Sans objet	Sans objet	Sans objet
		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

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
	Stations	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 prévues à proximité de chacune des stations (exceptée station Pointe du Lac).	Sans objet.	Sans objet.
	Réseau de transports collectifs	Chantier	<u>Réseau ferré :</u> <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.	<u>Réseau ferré :</u> Le survol de la LGV Sud-Est dans sa partie aérienne est évité. Les techniques employées pour le déroulement du câble permettront de ne pas impacter l'exploitation des voies SNCF et du métro.	Sans objet	Un suivi sera mis en œuvre, en concertation avec les collectivités et les exploitants. Un suivi sera également assuré dans le cadre de la coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS).

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				Réseau de bus : des adaptations des itinéraires des bus seront réalisées.		
		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
	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	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			cheminements piétons en continuité des espaces verts et la mise en place d'équipements en faveur des vélos.			
Hygiène santé et salubrité publique	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 ; - les engins de chantier utilisés disposeront de certificats de contrôle ; - capotage du matériel bruyant.	Sans objet	Des campagnes de mesures acoustiques seront réalisées lors des travaux pour vérifier l'émergence du chantier. Le coordinateur sécurité/environnement vérifiera la conformité des principes définis dans les dossiers bruits
		Exploitation	Les résultats des modélisations montrent un respect de la réglementation bruit des infrastructures de transport terrestre sauf en 3 points.	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.	En dernier recours, l'isolation des bâtiments impactés sera réalisée le cas échéant.	Des mesures de bruit après mise en service seront réalisées pour contrôler l'atteinte des objectifs fixés au concepteur-construteur.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				<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 conception et de réalisation du Câble A –</p> <p>Téléval :</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 		

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
Hygiène santé et salubrité publique				<p>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.</p> <p>- 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.</p>		

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
	Qualité de l'air	Chantier	Le chantier sera sources directes d'émissions (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 nouvelle infrastructure de transport moderne	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Vibrations	Chantier	Le personnel de chantier peut être particulièrement exposé aux vibrations lors de la conduite des engins. Les vibrations peuvent entraîner un risque de	L'employeur est tenu au titre du Code du travail de mettre en place des mesures de prévention aux vibrations.	Si des effets sont constatés, une procédure de référé est engagée entraînant l'intervention	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

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			dommages vis-à-vis des constructions.	Concernant les constructions, état des lieux et des contrôles périodiques seront réalisés sur les bâtiments.	d'un expert qui sera suivie de la mise en œuvre des mesures correspondantes	
		Exploitation	Le projet peut générer des vibrations en phase exploitation au niveau des pylônes et des stations, en particulier les stations motrices.			
		Chantier	Les travaux de nuit seront limités ce qui permettra ainsi de réduire les émissions lumineuses.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Emissions lumineuses	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	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			projet sur la santé sont donc négligeables.			
	Qualité du sol	Chantier	Les terrassements pourront mettre à jour des sols pollués susceptibles d'affecter la santé des personnes.	Le personnel de chantier portera des équipements de protection individuelle. Des diagnostics des sols approfondis seront réalisés dans les études ultérieures. Des plans de gestion seront réalisés en conséquence.	Sans objet	Le coordinateur sécurité veillera au port des équipements de protection par les travailleurs.
		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	Cf mesures chapitre eaux souterraines et eaux superficielles	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			dégradation de la qualité de l'eau consommée.			
		Exploitation	Le projet n'entraîne pas de dégradation de la qualité de l'eau consommée.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Patrimoine et Paysage	Patrimoine	Chantier	<p><u>Patrimoine culturel et historique</u> : Il n'y a pas de visibilité 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</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>

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				sur l'emprise de trois stations. En fonction des résultats du diagnostic, Ile-de-France Mobilités mettra en œuvre la procédure définie avec les services de l'Etat.		
		Exploitation	Patrimoine culturel et historique : Le projet n'aura pas d'effet sur le patrimoine historique et culturel en l'absence de covisibilité. Patrimoine archéologique : Les impacts potentiels sur le patrimoine archéologique sont uniquement liés à la phase travaux.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Paysage	Chantier	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	Les installations et zones de stockages seront définies afin d'en limiter l'impact visuel. Les mesures liées à la propreté du chantier	Sans objet	Sans objet

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
			usagers des voiries et riverains situés aux abords immédiats des sites de travaux	participent à limiter les nuisances visuelles.		
		Exploitation	L'insertion du projet en milieu urbain est principalement impactant pour les riverains qui auront quelques vues vers le tracé général. Les stations qui modifieront l'occupation du sol amplifieront l'impact paysager.	Le projet fait l'objet d'une conception architecturale et structurale. L'insertion paysagère du tracé et de chacune des stations a été rigoureusement étudiée. Ce travail d'insertion sera poursuivi dans les phases d'études ultérieures. Le profil en long de la ligne (hauteur de survol) a été adapté pour minimiser la covisibilité entre les cabines et les habitations riveraines. 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	S a n s o b j e t	Un entretien spécifique sera prévu dans les années qui suivront la plantation des espaces paysagers.

Thèmes	Sous-thèmes	Phase	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Mesures de suivi
				<p>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>		

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20191009-2019-355-DE
Date de télétransmission : 16/10/2019
Date de réception préfecture : 16/10/2019