



## **Compte Rendu de la présentation des études, lors de la réunion d'information du lundi 2 juillet 2018, organisée par Île-de-France Mobilités à l'Hôtel du Département du Val-de-Marne**

Réunion présentée par 3 intervenants d'Île-de-France mobilités :

- M. Éric Mauperon, chef du département projet surface
- M. Alexandre Bernusset, directeur des infrastructures
- M. Christophe Surowiec, chargé du projet Câble A

Lors de cette réunion étaient notamment présents : M. Pierre Garzon, Vice-Président du département, M. Yoann Rispal, Directeur de cabinet au département, élus de Villeneuve-Saint-Georges, M. Étienne Szonyi, Directeur général adjoint de l'urbanisme du développement et de l'habitat de Créteil, l'Association des Usagers des Transports, l'association VITE LE TÉLÉVAL, l'association de vélo, l'Association des Sarrazins Sud de Créteil, ...

M. Garzon a pris la parole pour indiquer qu'il se félicitait de la tenue de cette réunion, le Téléval étant un projet attendu depuis 10 ans. Cette réunion avait pour but de répondre aux interrogations techniques et de continuer le dialogue avec toutes les populations, élus des villes, associations.

M. Bernusset : présentation approfondie. Aujourd'hui, on vient présenter le dossier de l'enquête publique. Il reste encore quelques études à réaliser. Île-de-France mobilités est le maître d'ouvrage.

M. Mauperon a présenté des éléments de contexte. 4 communes, 160 000 habitants concernés. Altimétrie élevée entre les villes, coupures urbaines.

M. Surowiec a rappelé les différentes caractéristiques techniques : cabines de 10 places, moins de 30 secondes entre chaque cabines en heure creuse comme en heure de pointe, 10 jours de maintenance, 1 600 personnes par heure et par sens (jusqu'à 2 000 personnes), un temps de trajet de 21 mètres pour aller de Bois Matar à la ligne 8 contre 42 minutes actuellement (en prenant en compte l'attente des bus).

Ensuite, il a été donné les principaux éléments techniques sur chaque tronçon :

- **Tronçon Bois Matar / Emile Combes**

La station Bois Matar : « Station volontairement la plus compact possible, légère pour ne pas gêner la vue de la ville vers la nature »

À Bois Matar 30/40 mètres des immeubles d'habitations.

À Émile Combes il s'agit d'une station d'angle pour ré orienter le câble dans une direction Nord/Sud.

- **Tronçon Emile Combes/Emile Zola**

Travail avec le SMER pour intégrer la station Émile Zola avec la TÉGÉVAL.  
Nécessité d'implanter 6 pylônes avec un passage du câble à 20 mètres des immeubles et un bâtiment inférieur à 20 mètres.

- **Tronçon Emile Zola / Temps durable**

500 mètres de câble pour 2m30, avec 6 pylônes et un passage de câble à 38 mètres du bâtiment le plus proche mais 40 mètres des immeubles d'habitation.  
L'aménagement sera soigné en raison de la présence de la TÉGÉVAL.

- **Tronçon Temps durables / Créteil**

1 800 mètres de câble, 6 minutes de temps de parcours. C'est sur ce tronçon qu'il y a toutes les coupures urbaines (RN 406, LGV, 18 voies de fret de triage de Valenton, lignes à très haute tension).

Au départ deux variantes : au dessus des voies de la ligne 8 et au-dessus de la RD1. Mais après les différentes études et échanges, IDF Mobilités choisit la deuxième variante, qui est celle de la RD1 qui permet une connexion directe entre la station du Câble A et le métro.

Nous avons alors exprimé que ce choix avait été fait à l'encontre de ce que demandait les riverains.

L'option nécessite un pylône haut, proche de l'immeuble EFIDIS pour permettre d'avoir l'altimétrie suffisante pour passer au dessus de la voie de bus.

Les cabines se situent à 14 mètres des immeubles d'habitation les plus proches et une altimétrie de 30 mètres.

La modélisation acoustique s'est effectuée sur 12 points de mesure : les relevés indiquent une zone d'ambiance modérée.

Les seuils retenus pour l'étude sont de 60 décibels entre 6h et 22h et 55 décibels entre 22h et 6h.

IDF Mobilités s'est basée sur des modélisations faites en montagne. Lors de la modélisation au niveau de la paroisse de Saint Jean du Lac, les seuils sont dépassés, ainsi qu'à deux autres endroits sur la totalité du tracé.

Le dossier d'enquête contiendra plus d'information. La prochaine étape sera la procédure d'enquête publique. Elle serait lancée fin d'année 2018, début 2019.

Selon des fourchettes annoncées par IDF Mobilités, il faudrait 1 à 2 ans avant que la déclaration d'utilité publique soit prononcée suite à l'enquête publique. Puis 3 ans de construction.

M. Bernusset est revenu sur les distances. Il a affirmé qu'au niveau des sarrazins sud « il y a d'autres chiffres qui ont pu circuler, la distance de 8m c'est la distance horizontale c'est à dire par rapport à une prolongation virtuelle de la façade, par rapport à rien en réalité ».

M. Surowiec a précisé qu'ils ont tout fait pour limiter la co-visibilité en prenant le parti pris d'aller le plus haut possible.

M. Bernusset affirme qu'Île-de-France mobilités a étudié les différentes variantes et considère être sorti d'ailleurs de leur mandat. La conclusion qu'ils en tirent : inconvénients techniques forts.

Concernant notre tracé dit "sarrazin", l'étude montre qu'il doit passer « dans un trou de souris ». Même « si on se colle au maximum à la ligne LGV, (le tracé) impact le projet Duvauchelle ».

La réunion s'est achevée sur le constat que le dossier d'enquête ne contiendrait pas de solution pour les riverains de Créteil. Île-de-France mobilités a pris le parti de maintenir la variante de la RD1 avec une altimétrie élevée. Ils considèrent qu'ils ont fait du mieux possible.