



1911364

**Compagnie financière européenne de prises de participation (COFEPP)
et autres**

2006596

Association des Sarrazins Sud de Créteil (ASSC) et autres

7^{ème} chambre

Rapporteur : M. Pierre-Yves Cabal

Audience du 20 décembre 2022

Lecture du 10 janvier 2023

CONCLUSIONS

M. Pascal Zanella, rapporteur public

Le transport collectif de personnes par câble aérien est très répandu dans les zones de montagne et tend à se développer en milieu urbain. Il pourrait même faire son apparition dans le milieu urbain francilien, plus précisément dans le Val-de-Marne, avec la création, sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités, d'une ligne de télécabine, dite « Câble A – Téléval », desservant cinq stations entre Créteil (station « Pointe du Lac ») et Villeneuve-Saint-Georges (station « Bois Matar ») via Limeil-Brévannes et Valenton. Seulement, pour l'heure, il ne s'agit que d'un projet dont le préfet du Val-de-Marne a déclaré la réalisation d'utilité publique par un arrêté du 22 octobre 2019 portant aussi approbation de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme respectifs des quatre communes concernées ; et, dans chacune des deux affaires qui viennent d'être appelées – affaires que vous pourrez

joindre pour y statuer par un seul jugement – on vous demande d’annuler pour excès de pouvoir cet arrêté.

Avant d’en venir aux moyens soulevés à cette fin, il faut brièvement indiquer, au titre des questions dites préalables, que, dans la première affaire (n° 1911364), les sociétés requérantes sont, l’une, propriétaire, les deux autres, occupantes d’un site qui, d’une part, figure sur le plan parcellaire soumis à l’enquête publique unique valant notamment enquête parcellaire dont le projet en litige a fait l’objet, d’autre part, serait en partie survolé, en cas de réalisation effective de ce projet, par la ligne « Câble A – Téléval ». Dans ces conditions, les fins de non-recevoir tirées du défaut d’intérêt pour agir de ces sociétés ne sont pas très sérieuses. Elles ne sauraient, par suite, être accueillies si vous aviez besoin de les examiner.

Indiquons également, au même titre, que, dans la seconde affaire (n° 2006596), la recevabilité de la requête présentée conjointement par l’Association des Sarrazins Sud de Créteil (ASSC) et trois habitants de cette commune ne nous paraît pas contestable et qu’elle n’est, au demeurant, pas contestée en défense.

Au fond, en ce qui concerne la légalité externe, nous ne nous attarderons pas trop, et ce, d’autant moins que les requérants qui l’ont soulevé, à savoir l’ASSC et autres, n’y sont pas revenus en réplique, sur le moyen tiré de ce que l’arrêté attaqué serait entaché d’un défaut de motivation parce qu’il n’aurait pas été satisfait, en l’espèce, aux exigences du cinquième et dernier alinéa de l’article L. 122-1 du code de l’expropriation pour cause d’utilité publique, aux termes duquel : « *L’acte déclarant d’utilité publique l’opération est accompagné d’un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ». En effet, si ces dispositions, qui reprennent, en substance, celles du 3 de l’ancien article L. 11-1-1 du même code, obligent l’auteur d’une décision déclarant l’utilité publique d’une opération ayant une incidence sur l’environnement, une fois que cette décision a été prise,

à porter à la connaissance du public, par un document distinct, un ensemble d'informations explicitant les motifs et les considérations qui ont fondé cette même décision, elles ne sauraient, en revanche, être interprétées comme imposant une motivation en la forme à laquelle serait subordonnée la légalité d'une déclaration d'utilité publique. Il s'ensuit que leur méconnaissance ne peut être utilement invoquée à l'encontre d'un acte déclaratif d'utilité publique tel que celui en litige (V. notamment CE, 25 avril 2007, Commune de Beauregard-de-Terrasson et autres, n° 283016, aux T. sur ce point ; et, plus récemment, CE, 22 juin 2022, France Nature Environnement Ile-de-France et autres, n° 450701, aux T. sur un autre point.

Nous nous attarderons à peine plus sur le moyen, lui aussi soulevé par l'ASSC et autres, tiré du non-respect des règles de publicité de l'enquête publique, telles qu'elles sont définies à l'article R. 123-11 du code de l'environnement. Car vous constaterez d'abord, au vu des pièces produites par Île-de-France Mobilités, qu'il a bien été satisfait aux exigences du I de cet article par la publication d'un avis d'enquête publique portant les indications prévues à l'article R. 123-9 du même code à la connaissance du public dans les éditions val-de-marnaises des quotidiens Le Parisien et Les Échos, et ce, les 7 et 26 mars 2019, soit, respectivement, quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et dans les huit premiers jours de cette enquête, celle-ci s'étant déroulée du 25 mars au 11 mai 2019. Au vu des mêmes pièces, et compte tenu, en outre, du fait qu'en page 4 de la partie B, intitulée « Conclusions et avis motivés de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique », de son rapport du 10 juillet 2019, la commission d'enquête a notamment relevé que le public avait été informé « conformément à la réglementation en vigueur », y compris par le site internet de la préfecture du Val-de-Marne, et que « la publicité et l'information du public [avaient] été correctement réalisées », vous pourrez ensuite admettre que l'avis d'enquête publique que nous venons de mentionner a été publié sur le site internet de la préfecture

du Val-de-Marne le 8 mars 2019, soit quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique, comme l'imposaient les dispositions du II de l'article R. 123-11 du code de l'environnement. Il apparaît enfin – c'est ce qui ressort des procès-verbaux de constat dressés par un huissier de justice les 7 et 25 mars et le 13 mai 2019 – que, conformément aux dispositions des III et IV du même article, ledit avis a fait l'objet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, d'un affichage dans les mairies de Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges ainsi qu'en plusieurs lieux de ces communes, y compris ceux prévus pour la réalisation du projet en litige.

Nous devons en revanche être plus long sur les moyens critiquant la régularité de la composition du dossier soumis à l'enquête publique.

A vrai dire, parmi ces moyens, il en est un que vous pourrez aisément écarter, puisque, quoi qu'en disent les requérants, qui se méprennent sur le sens du précédent jurisprudentiel dont ils entendent se prévaloir à cet égard, la circonstance qu'un dossier d'enquête publique soit volumineux et complexe n'est pas, par elle-même, de nature à vicier la procédure (V. CE, 22 juin 2016, Société SCCV Huit Douze Liberté et autres, n° 388276 et autres, inédit).

Pour le reste, les moyens qui nous occupent peuvent être répartis en deux catégories : les uns portent sur l'étude d'impact du projet en litige, les autres, sur l'analyse économique et sociale – ou socio-économique – de ce projet.

S'agissant de l'étude d'impact, il faut commencer par indiquer qu'aux termes du I de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, son contenu devait être *« proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et [à] la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. »*

Indiquons aussi que cette étude devait comporter, « *en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire* », l'ensemble des éléments prévus aux 1° à 12° du II du même article, ainsi que ceux mentionnés au III dudit article, puisque le projet porte sur une des infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Rappelons enfin que les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure, et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude, que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative (V. CE, 14 octobre 2011, Société Ocréal, n° 323257, aux T.).

En l'occurrence, dans la première affaire, les sociétés requérantes, dont les écritures sont quelque peu confuses, puisque la critique du contenu de l'étude d'impact y est pour partie mêlée à l'argumentation relative au moyen de légalité interne tiré de l'absence d'utilité publique du projet en litige, font état d'omissions ou d'insuffisances au regard des éléments requis au titre du 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement ainsi que d'autres omissions ou insuffisances.

Ces autres omissions ou insuffisances ne sauraient, selon nous, être retenues. Car il n'est fait référence à aucune disposition pour les caractériser. Or on ne peut parler d'omission ou d'insuffisance d'une étude d'impact sur un ou plusieurs points déterminés que dans le cas où il n'a pas été satisfait, sur ce ou ces points, aux exigences résultant précisément de dispositions législatives ou réglementaires telles que celles de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

En outre, l'étude d'impact est en partie fondée sur une étude comparative réalisée en 2013-2014 qui, il est vrai, n'y a pas été jointe. Toutefois, il n'est, quoi qu'il en soit, pas établi, ni même allégué, que

cette circonstance aurait pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou qu'elle aurait été de nature à exercer une influence sur la décision du préfet Val-de-Marne.

Par ailleurs, si le projet en litige est vulnérable à certains risques d'accidents, notamment à ceux liés, d'une part, au double croisement de la ligne de transport par câble qu'il prévoit avec des lignes électriques à haute tension existantes, d'autre part, à l'exploitation, à proximité de la station Bois Matar, d'un site industriel classé SEVESO seuil bas, à savoir l'entrepôt de stockage de produits spiritueux dit « La Martiniquaise », cette vulnérabilité et les mesures envisagées pour l'éviter ou la réduire ont été décrites aux chapitres 6 et 8 de l'étude d'impact ; et il n'apparaît pas, selon nous, alors même que, suivant l'une des recommandations formulées par la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France dans son avis du 17 octobre 2018, Île-de-France Mobilités l'a enrichie dans la réponse qu'elle a apportée à cet avis, que cette description aurait été incomplète. En tout cas, le renvoi fait dans cette même description à une évaluation ultérieure, dans le cadre de l'élaboration du dossier préliminaire de sécurité et du dossier de sécurité, pour la définition d'autres mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des risques d'accident résiduels ne peut être regardé comme étant, par lui-même, de nature à entacher l'étude d'impact d'irrégularité (V. en ce sens CE, 30 décembre 2021, Ville de Genève et autres, n° 438686 et autres, inédit).

Enfin, pour ce qui est de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Créteil, de Limeil-Brévannes, de Valenton et de Villeneuve-Saint-Georges, les sociétés requérantes se bornent à citer des observations et recommandations formulées sur ce point par la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France dans son avis du 17 octobre 2018 puis à soutenir qu'Île-de-France Mobilités n'y

aurait pas répondu de manière satisfaisante. Cependant, elle n'apporte aucune précision permettant d'apprécier le bien-fondé de cette allégation.

Reste alors la question des omissions ou insuffisances au regard des éléments requis au titre du 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, à savoir (nous citons) *« une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».*

Sur ce point, l'étude d'impact comporte un chapitre 5, intitulé « Esquisses des principales solutions de substitution envisagées », qui, se référant à l'étude comparative de 2013-2014 déjà mentionnée, et réalisée sur la base de sept critères (potentiel de trafic et attractivité, amélioration des temps de parcours, régularité et fréquence, points durs d'insertion et des impacts, coûts, impacts sur l'environnement [espaces boisés et agricoles, espèces, zones naturelles, réduction de l'émission des gaz à effet de serre] et impacts sur la santé [réduction des nuisances, du bruit]), décrit trois scénarios de desserte en bus envisagés comme solutions de substitution à la ligne de transport par câble projetée et indique de la façon suivante, à la suite d'un tableau comparant de manière synthétique les solutions en cause, les principales raisons du choix effectué : (nous citons) « Une desserte en transport par câble de [de la station] Pointe du Lac à [la station] Bois Matar s'est avérée la plus favorable, du point de vue notamment du potentiel de trafic, de l'amélioration des temps de parcours, et des impacts limités sur la coulée verte La Tégéval. / Le Câble A – Téléal est également le seul scénario permettant de désenclaver le plateau, les autres solutions ne traitant que de franchissements » (fin de citation). Certes, ces éléments sont relativement succincts ; et ils ne disent rien des incidences sur la santé humaine des différentes solutions de desserte comparées. D'ailleurs, dans son avis du 17 octobre 2018,

la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a recommandé « d'expliciter le choix des 4 variantes retenues » et « d'approfondir la comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine ». Mais les compléments d'information attendus ont été donnés par Île-de-France Mobilités dans sa réponse écrite à cet avis. Au point 3-10, intitulé « Choix des variantes », de cette réponse, on trouve en effet, notamment, des précisions sur les raisons pour lesquelles les solutions de substitution envisagées ont été écartées ainsi que sur celles pour lesquelles le projet en litige a, au contraire, été retenu. On y trouve aussi une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine au regard de trois critères : les impacts sur les milieux naturels, les émissions sonores et la qualité de l'air. Dans ces conditions, les omissions ou insuffisances entachant l'étude d'impact au regard des exigences résultant du 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement ne nous paraissent pas pouvoir être regardées comme ayant pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou comme ayant été de nature à exercer une influence sur la déclaration d'utilité publique attaquée.

Dans la seconde affaire, l'ASSC et les trois autres requérants font quant à eux état d'inexactitudes, d'omissions ou d'insuffisances de l'étude d'impact sur cinq points.

En premier lieu, ils soutiennent que les descriptions données, notamment, au titre des 3° et 4° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, soit, respectivement, celle des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, autrement dénommée « scénario de référence », et celle des facteurs, mentionnés au III de l'article L. 122-1 du même code, susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet, seraient faussées donc inexactes ou, à tout le moins, insuffisantes en raison de la délimitation et de l'utilisation, qu'ils estiment injustifiées, de plusieurs aires d'étude distinctes.

Précisons qu'il ressort du chapitre 4 de l'étude d'impact, intitulé « État actuel du site et de son environnement – Scénario de référence », que les incidences du projet en litige sur l'environnement ont principalement été évaluées, les unes, dans le cadre d'une aire d'étude dite « rapprochée », correspondant à une zone de 782 ha délimitée autour du tracé de la ligne de transport par câble à créer, à une distance de 700 m environ de celui-ci, les autres, dans le cadre d'une aire d'étude dite « élargie », incluant la précédente et correspondant quant à elle aux territoires de cinq communes du Val-de-Marne, à savoir ceux des quatre communes traversées par la ligne de transport par câble à créer et celui de Bonneuil-sur-Marne, mais qu'il en est allé autrement des incidences sur le milieu naturel, lesquelles ont fait l'objet, selon le cas, d'une évaluation dans le cadre de l'une des trois aires d'étude spécifiques suivantes : une aire d'étude dite « immédiate », incluant les milieux directement impactés le long du tracé ; une aire d'étude dite « rapprochée », plus réduite que l'« aire d'étude rapprochée » déjà évoquée, puisque couvrant un périmètre de 200 m seulement autour du tracé ; et une aire d'étude dite « éloignée », correspondant à ce qui est présenté comme « "la région" d'implantation du projet ».

Cette distinction de plusieurs aires d'études est certainement critiquable, notamment parce que ni l'étude d'impact, ni les écritures en défense d'Île-de-France Mobilités ne permettent de connaître les critères selon lesquelles les aires en cause ont été délimitées et, par conséquent, de vérifier la pertinence de ces critères.

Toutefois, nous ne pensons pas, malgré l'emploi regrettable de la même appellation « aire d'étude rapprochée » pour désigner deux aires différentes, que ladite distinction ait pu constituer une source de confusion, dès lors, notamment, qu'elle est clairement exposée dans l'introduction du chapitre 4 de l'étude d'impact.

Par ailleurs, il n'est pas utilement contesté qu'ainsi que l'indique cette introduction, les incidences sur l'environnement d'un projet tel que

celui en litige peuvent être évaluées « à des échelles de précision géographiques différentes ».

Enfin, et surtout, alors, notamment, que l'étude d'impact inventorie, dans son chapitre 4, un ensemble de zones sensibles situées dans son « aire d'étude éloignée », y compris les zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) et les espaces naturels sensibles se trouvant en-dehors de son « aire d'étude élargie », et qu'elle évalue, dans son chapitre 6, les incidences du projet sur ces zones sensibles, il ne ressort pas des pièces du dossier que la délimitation et l'utilisation de plusieurs aires d'études auraient conduit, en l'espèce, à sous-évaluer voire à ne pas évaluer du tout certaines incidences, directes ou indirectes, du projet sur l'environnement.

Il s'ensuit qu'aucune des inexactitudes ou insuffisances dont il est fait état sur ce point ne saurait être regardée comme ayant pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou comme ayant été de nature à exercer une influence sur la décision du préfet du Val-de-Marne.

En deuxième lieu, l'ASSC et les trois autres requérants ont initialement reproché au chapitre 4 de l'étude d'impact de ne pas comporter le dernier des trois éléments mentionnés au 3° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, à savoir un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet. Mais ils ont apparemment admis, après lecture du premier mémoire d'Île-de-France Mobilités, que ce reproche était vain, puisque l'aperçu en question est censé faire l'objet du chapitre 9 de l'étude d'impact, intitulé « Évolution probable de l'environnement ». Dans le dernier état de leurs écritures, ils soutiennent alors que ledit aperçu est insuffisant, faute d'aborder chacune des thématiques correspondant aux principaux enjeux du projet en litige, telles qu'elles ont été identifiées par la mission régionale d'autorité environnementale dans son avis du 17 octobre 2018, c'est-à-dire : le paysage, la biodiversité,

les déplacements, les nuisances sonores, les risques naturels et technologiques et, enfin, la pollution des sols et de l'eau.

Il est vrai que le chapitre 9 de l'étude d'impact ne traite, en moins de dix pages, que de l'évolution probable du contexte socio-économique, de celle du climat et de celle du milieu naturel, et ce, davantage dans le cas de la mise en œuvre du projet que dans le cas contraire.

Toutefois, il convient d'abord de préciser qu'il résulte des dispositions du 3° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre d'un projet n'est exigé que « *dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles* ». Or, en l'espèce, il n'est fait état d'aucun élément de nature à établir qu'il aurait été possible, pour chacune des six thématiques que nous avons citées, de faire une telle évaluation des changements naturels par rapport au scénario de référence, en l'absence de mise en œuvre du projet.

Quoi qu'il en soit, pour ce qui est de la thématique des déplacements, il nous semble que l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet peut se déduire, en creux, de la lecture des chapitres 4 et 9 : en l'absence de mise en œuvre du projet, le scénario de référence ne pourra en effet évoluer à cet égard que dans la mesure de la réalisation d'autres projets de création ou de modification d'infrastructures de transport d'ores et déjà prévus à proximité.

Pour ce qui est des autres thématiques, il ne ressort d'aucune pièce du dossier que la création de la ligne « Câble A – Téléval » aurait pour objet ou pour effet de les impacter favorablement. Il s'ensuit que la non mise en œuvre du projet ne pourrait être, au pis, que neutre à leur égard.

Dans ces conditions, nous ne voyons pas en quoi, en l'espèce, l'insuffisance de l'aperçu mentionné au 3° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement aurait pu nuire à l'information complète de

la population ou exercer une influence sur la décision du préfet du Val-de-Marne.

En troisième lieu, l'ASSC et les trois autres requérants soutiennent que la description, exigée au titre du 4° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, du patrimoine et du paysage susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet serait insuffisante.

A cet égard, ils commencent par reprendre leur critique de la délimitation et de l'utilisation de plusieurs aires d'études, critique à laquelle nous avons déjà répondu tout à l'heure. Ajoutons simplement que l'allégation selon laquelle l'emprise de la ligne « Câble A – Téléal » serait visible à l'œil nu à une distance allant de 140 km, du côté nord, à 297,50 km, du côté sud, n'est aucunement étayée.

Les requérants reprochent ensuite à l'étude d'impact de ne pas évaluer les incidences notables du projet en litige sur plusieurs ZNIEFF et notamment sur deux ZNIEFF de type II : la ZNIEFF « Bois Notre Dame, Grosbois et de la Grange », qui, située à 200 m du projet, possède « des atouts paysagers non négligeables et un certain patrimoine historique » ; et la ZNIEFF « Basse Vallée de l'Yerres », qui, située à 1,70 km du projet, a été « reconnue pour la qualité de ses paysages et leurs aspects remarquables ». Mais l'étude d'impact indique notamment, en conclusion du point 6-4-3, relatif à l'« impact sur les sites protégés et d'inventaires », de son chapitre 6, intitulé « Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et mesures correctrices », que les ZNIEFF en question « ne sont pas [...] interceptées par le projet » et que « les habitats et espèces patrimoniaux inventoriés dans ces zones ne sont pas remis en cause par le projet ». Or il n'est fait état d'aucun élément de nature à remettre en cause ces indications. Et il n'est pas davantage fait état d'éléments de nature à établir que le projet en litige pourrait effectivement avoir des incidences sur les intérêts patrimoniaux et paysagers des ZNIEFF en question, y compris, en particulier, les deux que nous avons nommées.

Enfin, il ne ressort pas des pièces du dossier que le projet en litige aurait des incidences notables sur l'itinéraire de randonnée inscrit au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) se situant dans l'aire d'étude rapprochée, non plus que sur d'autres itinéraires de randonnée. Par suite, il ne peut être utilement reproché à l'étude d'impact, qui représente bien les différents itinéraires en question, de ne pas comporter d'évaluation sur ce point. Et il ne peut davantage être utilement reproché à Île-de-France Mobilités de ne pas avoir répondu sur ce même point aux observations ou recommandations formulées par la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France dans son avis du 17 octobre 2018, puisque cet avis ne comporte aucune observation ou recommandation sur ledit point.

En quatrième lieu, l'ASSC et les trois autres requérants se prévalent des 5° et 8 ° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, ainsi que du dernier alinéa du III du même article, pour critiquer la description faite, dans l'étude d'impact, de trois types de nuisances – sonores, lumineuses et visuelles – dont l'exploitation de la ligne « Câble A - Téléal » sera à l'origine et des mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.

Pour ce qui est des nuisances sonores, nous tâcherons d'être assez bref. Car, dans son avis du 17 octobre 2018, la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a seulement recommandé, sur ce point, « de présenter une meilleure caractérisation du bruit au niveau des immeubles proches du tracé ». Or vous pourrez constater qu'Île-de-France Mobilités a satisfait à cette recommandation dans sa réponse écrite audit avis. Ajoutons simplement que les incidences notables que le projet en litige était susceptible d'avoir sur l'environnement du fait du bruit lié à l'exploitation de la ligne de transport par câble sur laquelle il porte ont été évaluées, suivant des méthodes décrites au point 13-4-2 du chapitre 13 de l'étude d'impact, sur la base, d'une part, de mesures acoustiques réalisées entre

septembre 2017 et janvier 2018 pour caractériser l'ambiance sonore préexistante en douze points situés à proximité des lieux d'implantation des stations ou des pylônes, mesures dont les résultats sont reproduits au point 4-7-3 du chapitre 4 de l'étude d'impact et dont les requérants ne remettent en cause l'exactitude par aucun élément, de sorte que la circonstance que l'étude s'y rapportant n'a pas été jointe au dossier soumis à l'enquête publique ne saurait avoir eu pour effet de nuire à l'information complète de la population, d'autre part, d'une modélisation informatique du bruit du « Câble A – Téléval » en fonctionnement. Ajoutons aussi que les requérants n'apportent aucun élément de nature à laisser penser que le bruit émis par le déplacement des cabines sur le câble de la ligne de transport projetée ne serait pas « négligeable » et qu'il aurait par conséquent dû faire l'objet d'une évaluation, ni que l'évaluation du bruit émis par les pylônes aurait dû être plus approfondie. Enfin, contrairement à ce qui est prétendu, les mesures prévues par Île-de-France Mobilités pour éviter, réduire ou compenser les nuisances sonores liées au projet en litige ne sont pas toutes hypothétiques ; et aucun élément n'est apporté pour remettre en cause leur pertinence.

Pour ce qui est des nuisances lumineuses, disons d'abord qu'il est vrai qu'elles ont été évaluées sur la base de données relatives à la pollution lumineuse nocturne qui étaient, en un sens, obsolètes, puisqu'il s'agissait de données figurant sur une carte établie par l'Association d'astronomie du Vexin (AVEX) en 2011 alors qu'à la date de l'élaboration de l'étude d'impact, cette carte avait déjà été actualisée deux fois, en 2013 puis en 2016. Toutefois, cette circonstance n'a pu, en l'espèce, avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou exercé une influence sur la décision du préfet du Val-de-Marne, dès lors que la carte actualisée en 2016 confirme l'hypothèse sur laquelle Île-de-France Mobilités s'est fondé, à savoir que l'aire d'étude se situe dans une zone, dite « blanche », de pollution lumineuse très puissante et omniprésente. Disons ensuite que

les requérants ne font état d'aucun élément de nature à établir, d'une part, que, dans le contexte urbain caractérisé par cette pollution préexistante, les effets sur la santé du surplus d'émission de lumière liée à l'exploitation de la ligne « Câble A – Téléval » ne serait pas seulement « négligeable », comme l'indique le point 6-12-4 du chapitre 6 de l'étude d'impact, d'autre part, que l'éclairage des pylônes et des cabines de la ligne « Câble A – Téléval » – éclairage qu'Île-de-France Mobilités, qui n'est pas contredit sur ce point, qualifie de « très doux » – aurait dû faire l'objet d'une évaluation détaillée.

Pour ce qui est enfin des nuisances visuelles ou, plus exactement ici, de la covisibilité entre la ligne « Câble A – Téléval » et les constructions édifiées ou à édifier de part et d'autre de son tracé, vous constaterez, d'abord, que, contrairement à ce qui est soutenu, l'étude d'impact ne comporte pas d'erreur de calcul de distance ou de représentation de hauteurs. Vous pourrez ensuite estimer que, suivant les recommandations formulées par la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France dans son avis du 17 octobre 2018, Île-de-France Mobilités a fourni des documents graphiques permettant de mieux apprécier les vues depuis les habitations sur les cabines et sur lesquels celles-ci n'apparaissent pas sous-dimensionnées. Enfin, les requérants n'apportent aucun élément de nature à établir l'inefficacité des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables résultant de la covisibilité en question.

En cinquième et dernier lieu, l'ASSC et les trois autres requérants, qui se prévalent à nouveau des 5° et 8 ° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, reprochent à l'étude d'impact de décrire insuffisamment les incidences notables du projet en litige sur la faune ou, plus précisément, sur l'avifaune, autrement dit sur les oiseaux présents dans son aire, et les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser leurs effets négatifs notables. Pour l'essentiel, ce reproche manque

toutefois en fait dans ses deux branches. En effet, d'une part, même si cela n'apparaît pas – il est vrai – dans le tableau de synthèse des effets du projet sur l'avifaune figurant au point 6-4-5-5 du chapitre 6 de l'étude d'impact, il ne peut être sérieusement soutenu que les risques de collision en vol des oiseaux avec le câble, les pylônes et les cabines de la ligne « Câble A – Téléal » lors de l'exploitation de cette ligne n'ont pas été pris en compte et portés à la connaissance tant de la population que de l'autorité compétente. A cet égard, on peut notamment relever qu'aux points 6-4-3 et 6-4-5-10 du même chapitre, l'étude d'impact indique que (nous citons) « les câbles aériens des infrastructures de transport par câble sont des facteurs de mortalité des oiseaux, principalement du fait du risque de collision en vol » et que « les risques de collision avec les cabines sont moindres, car elles sont plus repérables par les oiseaux ». On peut aussi relever qu'au titre des mesures de réduction en phase d'exploitation, est prévue la mise en place de « dispositifs de type spirales ou balises colorées positionnés sur les câbles non destinés à la circulation des cabines » afin de rendre ces câbles « facilement repérables par les oiseaux ». D'autre part, il ressort des pièces du dossier que, contrairement à ce qui est soutenu, les risques de perturbation des oiseaux dus au bruit de l'exploitation de la ligne de transport par câble projetée ont bien été pris en compte, eux aussi, puisqu'au point 6-4-5-5 de son chapitre 6, l'étude d'impact comporte l'indication suivante : « L'effarouchement des individus lié au bruit et aux déplacements d'engins est susceptible d'impacter les activités journalières, ce qui pourrait conduire à la migration des espèces vers d'autres secteurs, pouvant occasionner des conflits territoriaux, mais aussi à l'abandon de nichées, d'où une remise en cause du succès reproducteur des espèces touchées. ». Pour le surplus, on se bornera à indiquer que les requérants s'abstiennent d'expliquer en quoi l'absence de précision complémentaire sur les deux points que nous venons d'aborder auraient pu avoir pour effet de

nuire à l'information complète de la population ou aurait été de nature à exercer une influence sur la décision du préfet du Val-de-Marne.

S'agissant de l'évaluation économique et sociale, commençons par indiquer qu'il résulte des dispositions des articles L. 1511-2, L. 1511-4 et R. 1511-4 du code des transports que, comme tout grand projet d'infrastructures de transport au sens du premier de ces articles, le projet en litige devait faire l'objet d'une telle évaluation et que celle-ci devait notamment comporter une analyse de ses coûts et de ses conditions de financement.

Indiquons également que les inexactitudes, omissions ou insuffisances de l'évaluation économique et sociale d'un grand projet d'infrastructures de transport ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette évaluation, y compris une déclaration d'utilité publique, que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative (V. CE, 15 avril 2016, Fédération nationale des associations d'usagers des transports et autres, n^{os} 387475 et autres, au Rec. ; et, pour un rappel de cette solution, CE, 19 novembre 2020, Commune de Val-de-Reuil et autres, n^{os} 417362 et autres, aux T. sur un autre point).

A titre d'exemple, il a été jugé, dans l'affaire Fédération nationale des associations d'usagers des transports et autres précitée, qu'en raison de l'absence, au dossier de l'enquête publique, de toute information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagés pour un projet de ligne à grande vitesse, l'évaluation économique et sociale de ce projet se trouvait entachée, eu égard notamment au coût de réalisation de celui-ci, évalué, en l'occurrence, à 1,6 milliards d'euros en valeur actualisée 2011, d'une insuffisance qui avait eu pour effet de nuire à l'information complète de la population et avait été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

Mais il a aussi été jugé, à l'inverse, dans un cas où, là encore, le dossier de l'enquête publique préalable à la déclaration de l'utilité publique d'un projet de lignes à grande vitesse ne contenait aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagés, que l'insuffisance dont se trouvait entachée l'évaluation économique et sociale n'avait, pour autant, pas eu pour effet de nuire à l'information complète de la population, ni été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, dès lors que la répartition des financements, telle qu'envisagée à la date de l'enquête publique, avait été indiquée dans un document – un protocole d'intention, en l'occurrence – qui, sans être joint lui-même au dossier d'enquête, était mentionné dans d'autres documents figurant à ce dossier, à savoir un avis de l'autorité environnementale et une contre-expertise de l'évaluation socio-économique, menée par le Commissaire général de l'investissement (V. CE, 11 avril 2018, Fédération Sepanso Aquitaine et autres, n^{os} 401753 et autres, aux T.).

Notons, à propos de ce second exemple, qu'alors que son rapporteur public, M. Odinet, avait notamment relevé dans ses conclusions, pour écarter le moyen tiré de l'insuffisance de l'évaluation socio-économique, que le protocole d'intention en question était (nous citons) « mentionné, avec sa substance et un lien pour y accéder sur Internet, dans plusieurs documents du dossier soumis à enquête publique » et, en outre, que (nous citons encore) les « conditions de financement étaient connues d'une part significative de la population intéressée », le Conseil d'État s'est borné à relever que (nous citons à nouveau) le « protocole [était] mentionné dans l'avis de l'Autorité environnementale ainsi que dans la contre-expertise de l'évaluation socio-économique du Commissaire général de l'investissement, lesquels figur[ai]ent au dossier d'enquête ». Pour notre part, nous en déduisons que la seule mention, dans l'une quelconque des pièces jointes à un dossier d'enquête publique, d'un document comportant tout ou partie des informations requises

au titre de l'analyse des conditions de financement d'un grand projet d'infrastructures de transport peut suffire à rendre régulière sur ce point l'évaluation économique et sociale du projet, et ce, même dans le cas où la mention en question ne serait pas accompagnée du rappel au moins sommaire du contenu de ce document.

Nous disons « peut suffire », et non « suffit », parce que ce cas appelle une double réserve. Il nous semble, en effet, que l'idée générale qui se dégage de la jurisprudence que nous avons rappelée et illustrée est qu'il n'est pas nui à l'information complète de la population lorsque celle-ci est mise à même de prendre connaissance des conditions de financement d'un grand projet d'infrastructures de transport par la simple mention, dans une des pièces du dossier de l'enquête publique, d'un document contenant des données relatives à ces conditions de financement. Or nous pensons – et cette pensée n'est finalement pas si éloignée de celle exprimée par M. Odinet dans ses conclusions – que cela suppose alors deux choses. Cela suppose, d'une part, que la mention soit suffisamment précise pour permettre au public de savoir que le document auquel elle renvoie comporte des éléments d'analyse des conditions de financement d'un projet. Cela suppose, d'autre part, que le document auquel il est renvoyé soit consultable.

Ajoutons, pour achever le tableau de la partie qui nous intéresse du droit applicable à l'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructure de transport, que ni les dispositions du code des transports, ni la jurisprudence n'exigent du maître d'ouvrage qu'il présente, dès le stade de l'enquête publique, soit à un stade où il existe encore de nombreuses incertitudes, des informations détaillées sur les conditions de financement de son projet. Il suffit en effet, au titre de l'analyse de ces conditions, que soient fournies des informations relatives au mode de financement et à la répartition envisagés (V. les décisions précitées Fédération nationale des associations d'usagers des transports et autres de 2016 et Fédération Sepanso Aquitaine et

autres de 2018), c'est-à-dire à l'identité des différents acteurs participant au financement et à l'apport respectif de chacun d'eux (V. CE, 1^{er} avril 2019, Département de l'Hérault Ministre de l'intérieur, n° 419165-419984, inédit ; et CAA Versailles, 19 septembre 2019, n°s 18VE01287 et autres).

Dans notre cas, il est soutenu, dans la seconde affaire appelée, que l'évaluation économique et sociale dont le projet de création de la ligne « Câble A – Téléal » a fait l'objet, et qui correspond à la pièce F du dossier soumis à l'enquête publique, serait entachée d'inexactitudes ou d'insuffisances sur deux points : le coût du projet et les conditions de financement.

Toutefois, pour ce qui est du coût du projet, nous n'avons pas compris en quoi sa présentation aurait pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou être de nature à exercer une influence sur la décision prise par le préfet du Val-de-Marne.

En effet, en premier lieu, vous constaterez, à la lecture de ses pages 16 et 17, que l'évaluation socio-économique fait état, non pas confusément mais, au contraire, clairement, d'une part, d'un coût d'investissement qui avait initialement été fixé, dans le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), à 120 millions d'euros hors taxes environ et qui, après réalisation d'études préliminaires, a finalement été estimé deux ans plus tard, compte tenu de majorations liées à certains aléas ou à la constitution de certaines provisions, ainsi que de l'application au montant des travaux d'un taux moyen de l'ordre de 7 % pour la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage, à 132 millions hors taxes aux conditions économiques de mai 2018, d'autre part, de coûts d'exploitation et de maintenance estimés, la première année, à 5,3 millions euros.

En second lieu, d'après le chapitre 12 de l'étude d'impact, le coût des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement s'élève à un peu plus de

20 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de mai 2018, ce qui représente environ 15 % du coût d'investissement total que nous venons de mentionner ; et, au-delà des seules allégations des requérants, il ne ressort pas des pièces du dossier, eu égard notamment à ce que nous avons dit à propos des moyens critiquant le contenu de l'étude d'impact, qu'il aurait été sous-estimé ou, à tout le moins, compte tenu d'une marge d'erreur acceptable en la matière, qu'il aurait été significativement sous-estimé.

Pour ce qui est des conditions de financement, elles sont mentionnées au point 2-3 de l'évaluation socio-économique, sous l'intitulé « Plan de financement ». Certes, elles auraient pu être davantage précisées, puisqu'on apprend seulement, à la lecture de l'évaluation économique et sociale, que, jusqu'à la fin de l'enquête publique, le financement est assuré pour un montant de 3 millions d'euros par la région Île-de-France, à hauteur de 70 %, et par le département du Val-de-Marne, à hauteur du reste, et que la suite de l'opération sera financée dans le cadre du contrat de plan État-Région (CPER) conclu entre l'État et la région Île-de-France pour la période 2015-2020. Mais, eu regard à la jurisprudence que nous avons rappelée, cette circonstance ne saurait être regardée comme caractérisant une insuffisance ayant pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou ayant été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. Car, d'une part, il ressort du CPER que le projet de création de la ligne « Câble A – Téléval » entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges relève d'une enveloppe globale de 420 millions d'euros dédiée au financement des projets de transport en commun en site propre (TCSP) du Nouveau Grand Paris et à laquelle la région Île-de-France, l'État et le département du Val-de-Marne contribuent à hauteur, respectivement, de 49 %, de 21 % et de 30 %. D'autre part, il ne ressort pas des pièces du dossier que le CPER, qui est clairement mentionné comme un instrument de financement, n'aurait pas été consultable par le public.

En ce qui concerne la légalité interne, les requérants ne soulèvent, dans les deux affaires appelées, qu'un seul moyen, divisé en plusieurs branches et tiré, comme l'on pouvait s'y attendre, du défaut d'utilité publique de la création de la ligne « Câble A –Téléval ».

Comme vous le savez, vous devez porter sur cette question une appréciation en trois temps. Il vous appartient en effet de contrôler, premièrement, que l'opération en litige répond à une finalité d'intérêt général, deuxièmement, que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser cette opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine, troisièmement et enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente (V. CE, 19 octobre 2012, Commune de Levallois Perret, n° 343070, aux T.).

En l'occurrence, sur le premier point, nous n'avons pas vu de contestation dans la première affaire ; et la contestation ne nous paraît pas très sérieuse dans la seconde. En effet, d'une part, elle vise à démontrer que, contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact, qui présenterait ainsi de manière erronée les conclusions de l'étude comparative de 2013-2014 que nous évoquons il y a quelques minutes, le projet en litige n'aurait, au mieux, qu'un intérêt très limité par rapport aux solutions de desserte en bus envisagées dans cette étude, et ce, d'autant plus que la fréquence des bus des lignes J et K se serait améliorée à compter du 1^{er} janvier 2020 et que la mise en service d'une déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger en 2021 aurait fortement décongestionné le trafic routier. Or, outre le fait que cette double circonstance n'est établie par aucune pièce et qu'elle est de toute façon postérieure à l'intervention de l'arrêté attaqué donc sans incidence sur la légalité de celui-ci, cette démonstration n'est pas vraiment apportée selon nous. Sans entrer ici dans le détail, il suffit, pour s'en convaincre, de lire la conclusion générale de l'étude comparative de

2013-2014, conclusions dont il ressort, en particulier, que « les scénarios "câble" » [...] l'emporte [sic] par rapport aux autres scénarios par le nombre potentiel d'habitants et d'emplois desservis de manière directe », qu'ils « présentent les meilleures potentialités en ce qui concerne le trafic et les reports modaux vers le réseau de transports collectifs du fait de plus gros gains sur les temps de parcours » et que, s'ils « ont un coût d'investissement plus élevé », ils apparaissent néanmoins « comme ceux qui combinent à la fois la meilleure réponse quant au [sic] objectifs initiaux d'amélioration des conditions de desserte des communes du plateau, et une faisabilité technique relativement bonne ». D'autre part, et surtout, le projet en litige, quels que soient les avantages et les inconvénients qu'il présente, et sur lesquels nous reviendrons dans un instant, porte sur la création d'une infrastructure de transport collectif permettant notamment d'atteindre l'objectif suivant : désenclaver des quartiers des communes de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges qui se trouvent actuellement isolés des réseaux de transport collectifs d'Île-de-France dit lourds du fait l'existence de coupures urbaines tenant, par exemple, aux faisceaux ferroviaires et aux infrastructures routières, et ce, en les reliant directement au pôle démographique et économique desservi par la ligne 8 du métro que constitue Créteil. Dans ces conditions, il nous semble difficile de considérer que ce projet ne répond pas à une finalité d'intérêt général.

Sur le deuxième point, c'est-à-dire sur le point relatif, rappelons-le, à la nécessité de l'expropriation pour réaliser le projet en litige, vous constaterez qu'il n'a suscité aucune discussion.

Reste alors la question du bilan des avantages et des inconvénients du projet en litige.

Les avantages sont, notamment, ceux que nous avons déjà mentionnés lorsque nous avons cité la conclusion de l'étude comparative de 2013-2014. Il faudrait y ajouter, si l'on tient compte de l'ensemble de

cette étude, la fréquence, qui permet de minimiser les temps d'attente, et la prévisibilité, étant observé, pour répondre à un argument avancé dans la première affaire, qu'il ressort des pièces du dossier que, compte tenu de leur caractère exceptionnel en Île-de-France, les vents violents ne pourraient avoir qu'une incidence limitée sur cette prévisibilité ou, plus largement, sur le fonctionnement de la ligne « Câble A – Téléal ».

S'agissant des inconvénients, il est vrai qu'ils sont relativement nombreux.

Le coût d'investissement, soit, comme nous l'avons dit, 132 millions hors taxes aux conditions économiques de mai 2018, est ainsi élevé et, en tout cas, supérieur au coût, tel qu'il a été évalué dans l'étude comparative de 2013-2014 déjà mentionnée, de solutions de desserte en bus. Mais, outre qu'aucune de ces solutions de desserte n'offre exactement les mêmes avantages que la ligne de transport par câble projetée, vous constaterez – c'est ce qui ressort du chapitre 12 de l'étude d'impact, que ce coût d'investissement intègre, contrairement à ce qui est soutenu, le montant des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et qu'aucun élément ne permet de penser qu'il aurait été sous-estimé. De la même façon, aucun élément ne permet de penser que le projet en litige ne serait pas économiquement rentable ou que sa rentabilité économique serait inférieure à celle attendue.

Par ailleurs, pour ce qui est des inconvénients d'ordre d'environnemental du projet en litige, d'une part, il ne ressort pas des pièces du dossier que la réalisation de celui-ci serait incompatible avec la déclaration d'utilité publique de la coulée verte dite « Tégéal », eu égard, notamment, au caractère relativement limité de son emprise sur cette coulée verte. D'autre part, il apparaît que, pour l'essentiel, les nuisances et autres effets négatifs sur l'environnement dont les requérants font état seront atténués soit par la mise en œuvre des mesures d'ores et déjà prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser, soit par la mise en œuvre de celles que, pour lever

les réserves dont la commission d'enquête a assorti son avis favorable, le maître d'ouvrage s'est engagé à prendre ou à imposer.

Enfin, s'il est soutenu que la création de la ligne « Câble A –Téléval » entraînera une perte de la valeur des biens des riverains du tracé de cette ligne, cette allégation n'est pas étayée.

De l'ensemble de ces éléments, nous déduisons alors que les inconvénients du projet en litige ne peuvent être regardés ici comme l'emportant sur ses avantages dans des conditions de nature à lui faire perdre son caractère d'utilité publique.

PCMNC au rejet des requêtes et, dans les circonstances de l'espèce, à ce que, dans chaque affaire, une somme de 1 500 euros soit mise à la charge de leurs auteurs au titre des frais liés au litige.