

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE MELUN**

N^{os} 1911364, 2006596

COMPAGNIE FINANCIERE EUROPEENNE DE
PRISE DE PARTICIPATION (COFEPP) et autres
ASSOCIATION DES SARRAZINS SUD DE
CRETEIL et autres

M. Cabal
Rapporteur

M. Zanella
Rapporteur public

Audience du 20 décembre 2022
Décision du 10 janvier 2023

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Melun

(7^{ème} chambre)

Vu la procédure suivante :

I. Sous le n° 1911364, par une requête et des mémoires, enregistrés les 20 décembre 2019, 5 mai 2020, 28 juillet 2021, 3 mai 2022 et 15 décembre 2022, la compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP), la Société d'entrepôts et de distribution de marchandises alimentaires (SEDMA) et la compagnie d'Armagnac Ducastaing - Saint Vivant, représentées par la SELARL Alerion, demandent au tribunal dans le dernier état de leurs écritures :

1°) d'annuler l'arrêté du 22 octobre 2019 par lequel le préfet du Val-de-Marne a déclaré d'utilité publique le projet de création de la ligne de transport par câble dénommée « Câble A – Téléal » entre la commune de Créteil et la commune de Villeneuve-Saint-Georges ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat et de la commune de Limeil-Brevannes une somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- leur requête est recevable dès lors, notamment, qu'elle n'est pas tardive et qu'elles ont intérêt à agir contre l'arrêté en litige ;

- la décision déclarant d'utilité publique le projet est entachée d'un vice de procédure en tant que l'étude d'impact est insuffisante dès lors qu'elle ne décrit pas de manière suffisante les solutions de substitution raisonnables, qu'elle ne compare pas les impacts des solutions envisagées sur la santé humaine et qu'elle n'évalue pas de manière suffisante les risques du projet pour la sécurité des usagers ;

en outre, l'étude acoustique SYSTRA réalisée en 2013 n'a pas été jointe au dossier d'enquête publique ; ces insuffisances ont exercé une influence sur l'appréciation portée par les collectivités territoriales lors de la mise en compatibilité de leur plan local d'urbanisme ;

- le projet est dépourvu d'utilité publique en l'absence de gains temps significatifs et établis par rapport à une solution de transport par bus ainsi qu'en raison de l'ensemble des risques majeurs liés à l'installation classée « La Martiniquaise », au franchissement de lignes à haute-tension, à l'impossibilité d'assurer la sécurité des usagers en station, aux nuisances sonores et visuelles provoquées par le projet et aux conséquences environnementales.

Par des mémoires enregistrés le 4 mars 2020 et le 18 juin 2020, la commune de Limeil-Brévannes, représentée par Me Brard, a présenté des observations et demande au tribunal à ce qu'une somme de 3 000 euros soit mise à la charge de la compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- les requérants n'ont pas intérêt à agir ;
- les moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

Par un mémoire enregistré le 2 mars 2021, Île-de-France Mobilités (IDFM), représentée par la SCP Lonqueue Sagalovitch Eglie-Richters et associés, conclut au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 6 000 euros soit mise à la charge de la compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- les requérantes n'ont pas intérêt à agir contre la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Créteil, Limeil-Brévannes et Valenton ;
- les moyens soulevés par les requérantes ne sont pas fondés.

La requête a été communiquée à la préfète du Val-de-Marne qui n'a pas présenté de mémoire en défense.

Par ordonnance du 21 mars 2022, la clôture d'instruction a été fixée au 21 mars 2022.

Deux mémoires présentés pour la compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres ont été enregistrés le 3 mai 2022 et le 15 décembre 2022, postérieurement à la clôture d'instruction.

II. Sous le n^o 2006596, par une requête et un mémoire, enregistrés les 21 août 2020 et 17 décembre 2021, l'Association des Sarrazins sud de Créteil, M. A... D..., M. F... E... et Mme H..., représentés par la SAS Huglo-Lepage, demandent au tribunal :

1^o) d'annuler l'arrêté du 22 octobre 2019 par lequel le préfet du Val-de-Marne a déclaré d'utilité publique le projet de création de la ligne de transport par câble dénommé « Câble A – Téléal » entre la commune de Créteil et la commune de Villeneuve-Saint-Georges, ainsi que les décisions implicites de rejet de leur recours gracieux et de leur recours hiérarchique du 18 février 2020 ;

2^o) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 8 000 euros sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- la décision contestée est insuffisamment motivée ;
- elle méconnaît les dispositions de l'article R. 123-11 du code de l'environnement dès lors que l'avis d'enquête publique n'a été ni publié ni affiché ;
- elle est entachée d'un vice de procédure dès lors, d'une part, que le dossier soumis à enquête publique était d'un volume et d'une complexité excessive et que, d'autre part, l'étude d'impact était insuffisante pour ne pas préciser l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, pour ne pas permettre, par les aires d'études choisies, de prendre connaissance de l'ensemble des effets du projet sur l'environnement, pour ne pas prendre suffisamment en compte les impacts du projet sur le paysage et le patrimoine au regard de la visibilité du projet, pour avoir insuffisamment étayé les pollutions sonores et lumineuses du projet et analysé les impacts en matière de covisibilité et les compensations prévues et pour ne pas avoir évalué le risque de destruction d'espèces au stade de l'exploitation du projet ;
- elle est également entachée d'un vice de procédure dès lors que l'évaluation socio-économique ne justifie pas l'augmentation de 10% des coûts d'investissement, que le coût du projet n'intègre ni les mesures d'évitement, de compensation et de réduction ni les coûts de fonctionnement et que son mode de financement n'est pas précisé et n'est en tout état de cause pas assuré après 2020 ; ces insuffisances étaient de nature à nuire à l'information et à la participation du public ;
- elle est entachée d'une erreur d'appréciation dès lors que l'intérêt général du projet n'est pas établi, notamment par rapport à une liaison de bus ; qu'il entraîne des coûts excessifs au regard de ses avantages puisque le projet ne peut s'adapter à l'évolution des besoins de transport, qu'il n'entraînera qu'un report limité du trafic routier, que sa rentabilité est impossible, qu'il remet en cause le projet « Tégéval » et qu'il emporte d'importants impacts sur les riverains et sur l'environnement.

Par des mémoires enregistrés les 7 octobre 2021 et 14 janvier 2022, Île-de-France Mobilités (IDFM), représentée par la SCP Lonqueue Sagalovitsch Eglie-Richters et associés, conclut au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 6 000 euros soit mise à la charge de l'association des Sarrazins sud de Créteil et autres sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que les moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

La requête a été communiquée à la préfète du Val-de-Marne qui n'a pas présenté de mémoire en défense.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code des transports ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Cabal,
- les conclusions de M. Zanella, rapporteur public,
- et les observations de Me Delesque, représentant la compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres, de Me Sageloli, représentant l'association des Sarrazins sud

Créteil et autres, de Me Abadie, représentant Île-de-France Mobilités (IDFM) et de Me Brard, représentant la commune de Limeil-Brévanne.

Considérant ce qui suit :

1. Par un arrêté du 1^{er} mars 2019, le préfet du Val-de-Marne a prescrit l'ouverture d'une enquête publique relative au projet dit « Câble A – Téléval » consistant en la réalisation d'une liaison téléphérique urbaine entre les communes de Créteil et de Villeneuve-Saint-Georges et desservant celles de Limeil-Brévanne et de Valenton composée de cinq stations, 36 pylônes environ et d'une hauteur comprise entre 25 et 40 mètres. A l'issue de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 25 mars au 11 mai 2019, la commission d'enquête a rendu un avis favorable en date du 10 juillet 2019. Par un arrêté du 22 octobre 2019, le préfet du Val-de-Marne a déclaré d'utilité publique le projet, a autorisé Île-de-France Mobilités (IDFM) à acquérir, à l'amiable ou, le cas échéant par voie d'expropriation, les emprises foncières nécessaires à sa réalisation et portant mise en compatibilité des plan local d'urbanisme des communes de Créteil, Valenton, Limeil-Brévanne et Villeneuve-Saint-Georges. L'association des Sarrazins sud de Créteil a formé un recours gracieux et un recours hiérarchique tendant au retrait de cet arrêté, qui ont été implicitement rejetés le 17 février 2020. Dans la présente instance, la Compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres et l'association des Sarrazins sud de Créteil et autres demandent l'annulation de ces décisions.

Sur la jonction :

2. Les requêtes enregistrées sous les n^{os} 1911364 et 2006596 et présentées respectivement par la Compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres et par l'association des Sarrazins sud de Créteil et autres ont le même objet et ont fait l'objet d'une instruction commune. Il y a lieu de les joindre pour statuer par un seul jugement.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne l'intervention de la commune de Limeil-Brévanne dans l'instance n^o 1911364 :

3. La commune de Limeil-Brévanne, dont le territoire doit être desservi par le projet déclaré d'utilité public par l'arrêté attaqué, justifie d'un intérêt suffisant au maintien de cet arrêté. Son intervention est donc recevable.

En ce qui concerne la motivation de la déclaration d'utilité publique :

4. Si le dernier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit que « *L'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* », ces dispositions, qui exigent que l'auteur de la décision porte à la connaissance du public, par un document distinct, un ensemble d'informations éclairant les motifs et les considérations qui l'ont fondée, ne sauraient être interprétées comme imposant une motivation formelle de la déclaration d'utilité publique elle-même, qui serait une condition de légalité de cette dernière. Ainsi, les dispositions de cet article ne peuvent être utilement invoquées à l'encontre d'un acte déclarant d'utilité publique une opération.

En ce qui concerne le déroulement de l'enquête publique :

5. Aux termes de l'article R. 123-11 du code de l'environnement : « *I. Un avis portant les indications mentionnées à l'article R. 123-9 à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés. Pour les projets d'importance nationale et les plans et programmes de niveau national, cet avis est, en outre, publié dans deux journaux à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête. / II. - L'avis mentionné au I est publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête. Si l'autorité compétente ne dispose pas d'un site internet, cet avis est publié, à sa demande, sur le site internet des services de l'Etat dans le département. Dans ce cas, l'autorité compétente transmet l'avis par voie électronique au préfet au moins un mois avant le début de la participation, qui le met en ligne au moins quinze jours avant le début de la participation. »*

6. S'il appartient à l'autorité administrative de procéder à la publicité de l'ouverture de l'enquête publique dans les conditions fixées par ces dispositions, leur méconnaissance n'est de nature à vicier la procédure et donc à entraîner l'illégalité de la décision prise à l'issue de l'enquête publique que si elle a pu avoir pour effet de nuire à l'information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération ou si elle a été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.

7. Il ressort des pièces du dossier que l'avis d'enquête publique a été publié dans les éditions régionales du Parisien et des Echos les jeudi 7 mars 2019 et 26 mars 2019. Il ressort également de ces mêmes pièces que cet avis a été affiché sur 120 points répartis sur le territoire concerné par le projet dont la continuité est établie par trois constats d'huissier effectués les 7 mars, 25 mars et 13 mai 2019. Il résulte par ailleurs du rapport de la commission d'enquête, qui n'est pas utilement contesté, que l'information a été également portée sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne. Par suite, le moyen tiré de ce que la procédure d'enquête publique serait irrégulière faute pour le maître d'ouvrage de justifier d'un affichage régulier de l'avis d'enquête doit être écarté.

En ce qui concerne la composition du dossier soumis à l'enquête publique :

8. Aux termes de l'article L. 123-1 du code de l'environnement : « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision* ». En outre, aux termes de l'article L. 120-1 du même code : « *II. - La participation confère le droit pour le public : / 1^o D'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective* ».

9. La seule circonstance que le dossier d'enquête publique serait volumineux et complexe n'est pas de nature à vicier la procédure. Au surplus, en l'espèce, le dossier soumis à enquête publique est divisé en chapitres clairement intitulés faisant chacun l'objet d'un volume dont l'un intitulé « résumé non-technique » résume les enjeux et les éléments clés du projet de manière claire et intelligible. Par suite, il ne ressort pas des pièces du dossier que le dossier soumis à enquête publique ne serait pas adapté aux enjeux présentés par le projet et que le public n'aurait pas pu participer de manière effective à la concertation. Dans son avis, la commission d'enquête a au demeurant, estimé que le dossier soumis à enquête publique permettait bien d'appréhender la justification des options retenues concernant le tracé et le positionnement des stations et que l'information du public a été importante. Par suite, le moyen doit être écarté.

En ce qui concerne le contenu de l'étude d'impact :

10. Aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « (...) II.- Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas. / (...) III.- L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage. / L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants : / 1° La population et la santé humaine ; / 2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ; / 3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ; / 4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ; / 5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°. / Les incidences sur les facteurs énoncés englobent les incidences susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et aux catastrophes pertinents pour le projet concerné. (...) / V.- Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet (...) / L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage (...) » ». L'article R. 122-5 du même code dans sa rédaction applicable au litige dispose que : « I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et 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. / II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : / (...) 2° Une description du projet, y compris en particulier : (...) / – une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement (...) / 3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, 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 ; / 4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ; / 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : / (...) b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; / c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; / d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; / e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement

susceptibles d'être touchées; / (...) 7° 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 ; / 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :/ (...) – éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; / – compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. (...) / 9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ; / 10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ; / (...) III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :/ (...) – une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; / – une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;/ – une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences./ Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 (...) ».

11. 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.

S'agissant de la délimitation des aires d'études :

12. Il ressort de l'étude d'impact que deux aires d'études ont été délimitées. La première dite « aire d'étude rapprochée », correspond au périmètre de référence et est destinée à représenter cartographiquement les enjeux environnementaux directement liés à l'emprise du projet ou à proximité. Elle est constituée d'une bande de plus d'un kilomètre de large centrée sur le tracé du projet entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges (700 m de part et d'autre du tracé). La seconde est une aire d'étude élargie qui intègre les territoires des communes de Créteil, Bonneuil-sur-Marne, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges et Limeil-Brévannes afin d'analyser certains enjeux environnementaux qui se développent sur des larges espaces. Ces aires d'étude procèdent à une analyse du milieu physique (contexte climatologique, relief, géologie, hydrogéologie (eaux souterraines), hydrographie (eaux superficielles), milieu naturel et biodiversité, milieu humain, transports et déplacements, patrimoine et paysage, santé publique et vie locale. En particulier, il ne ressort pas des pièces du dossier que l'analyse de l'impact visuel du projet serait insuffisante. En particulier, si les requérants soutiennent, par une affirmation purement théorique, que l'impact visuel du projet portera sur une distance allant de 140 kilomètres, au nord, à 297,5 kilomètres au sud, ils n'apportent au soutien de leur allégation, alors que le projet doit s'implanter dans un milieu fortement urbanisé et eu égard à la nature du projet portant sur la réalisation d'un téléphérique, aucun élément permettant au tribunal d'en apprécier le bien-fondé. Pour l'analyse plus spécifique portant sur le milieu naturel et la biodiversité (étude de la faune et de la flore), trois aires d'étude spécifiques ont alors été définies : une aire d'étude immédiate (tracé précis du téléphérique urbain), une aire d'étude rapprochée (bande de 200 mètres de chaque côté du tracé) et une aire d'étude éloignée (région d'implantation du projet). Ces aires spécifiques ont été justifiées par la nécessité d'évaluer les sensibilités écologiques au droit du futur tracé téléphérique dont les enjeux diffèrent selon leur distance par rapport au projet. Ainsi, un inventaire exhaustif a été réalisé sur l'aire

d'étude immédiate, un inventaire plus ciblé sur l'aire d'étude rapprochée (mares, corridors, ruisseaux ...) et une étude plus générale sur l'aire d'étude éloignée reprenant les informations issues de la bibliographie accompagnées par des vérifications sur le terrain afin de s'assurer de la fonctionnalité des continuités écologiques pressenties, pouvant atteindre un rayon de plusieurs kilomètres autour du projet selon le groupe étudié. Par suite, et contrairement à ce que soutiennent les requérants, l'étude d'impact justifie, sans apporter aucune confusion, la nécessité de réaliser, pour l'étude du milieu naturel et de la biodiversité, des aires spécifiques permettant d'apprécier l'impact du projet sur ce milieu au regard de sa sensibilité évaluée en fonction notamment de sa distance par rapport au projet. Si les requérants contestent la pertinence des périmètres retenus, ils n'apportent au soutien de leurs allégations aucun élément de nature à établir leur caractère inadapté. La circonstance que, dans le cadre de projet éolien, des aires d'étude plus vaste soient délimitées est, en tout état de cause, sans incidence dès lors qu'il s'agit de projets différents dont ni l'ampleur, ni la localisation, ne sont comparables en l'espèce.

S'agissant de l'aperçu de de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet au titre du 3^o) du II. de l'article R. 122-5 du code de l'environnement :

13. Il ressort des pièces du dossier que le dossier soumis à enquête publique contenait un document spécifique consacré au scénario de référence (Pièce E – Chapitre 4 « Etat actuel du site et de son environnement – Scénario de référence ») et un autre dédié à « l'évolution probable de l'environnement » (Pièce E – Chapitre 9). Le scénario de référence permet d'apprécier, après avoir défini les aires d'étude, les effets du projet au regard des enjeux liés au milieu physique, au milieu naturel et à la biodiversité, au milieu humain, aux transports et au déplacement, au patrimoine et au paysage ainsi qu'à la santé publique. Au point 4-9 de ce document, une synthèse des sensibilités environnementales est alors présentée en hiérarchisant les contraintes en trois groupes : niveau d'enjeu fort / contrainte forte, niveau d'enjeu moyen / contrainte moyenne et niveau d'enjeu faible / contrainte faible. En particulier, s'agissant de l'environnement acoustique, si l'impact sonore du projet est évalué comme un enjeu fort, c'est au seul motif que l'aire d'étude se situe dans un milieu urbanisé dont les bruits émanent principalement de la voie ferrée, de la circulation routière et du survol des avions à destination et en provenance de l'aéroport d'Orly, situé à quatre kilomètres. Quant au chapitre 9 consacré à l'évolution probable de l'environnement, il a pour objet, ainsi que le rappelle son préambule, d'apprécier l'évolution probable des facteurs environnementaux pertinents à l'horizon de la mise en service et de la phase d'exploitation du projet ainsi qu'en absence de projet. Cette évolution probable est alors abordée selon trois thématiques, à savoir au regard du « contexte socio-économique et actions de l'homme », dont notamment des parties consacrées à l'évolution du territoire et des réseaux de mobilité (RER, métro, tramway) ainsi qu'à l'occupation des sols, du changement climatique et du milieu naturel. Ainsi, l'étude rappelle en ce qui concerne l'occupation des sols, alors que le projet est destiné à être un complément du réseau de transport actuel et futur, qu'il n'influencera pas significativement la répartition de l'habitat et les tendances d'urbanisation dès lors qu'il doit s'intégrer dans des secteurs urbanisés, en pleine mutation avec le développement de projets urbains d'envergure. Elle indique ainsi que la présence de grands axes de communication entraîne de nombreuses coupures urbaines avec la présence d'infrastructures ferroviaires et routières et au sud, que s'il existe plusieurs parcelles agricoles, elles sont néanmoins impactées par la station Bois Matar. L'évolution probable du milieu naturel réparti en milieu agricole, milieu forestier et milieu naturel (faune, flore, habitats) est également analysée quant aux surfaces impactées en phase chantier puis en phase d'exploitation et en ce qui concerne la destination des terrains. Cette étude permet ainsi d'apprécier l'impact du projet sur l'environnement et, a contrario, quel serait l'état de cet environnement en l'absence de toute réalisation du projet. La seule circonstance que la partie consacrée à l'évolution probable de l'environnement n'évoque pas l'incidence acoustique, alors que le projet s'inscrit, ainsi qu'il a été dit, dans un milieu urbanisé fortement marqué par les bruits tels que rappelés au chapitre 4 et que l'absence de projet aura nécessairement pour effet de ne pas augmenter l'ambiance acoustique existante, n'est pas de nature

d'entacher d'insuffisance l'étude d'impact. Il en est de même, eu égard à la nature du projet et de son absence d'incidence sur ces thèmes, de la circonstance que la partie de l'étude n'aborde pas les risques technologiques et naturels ainsi que la pollution des sols et de l'eau qui ne peuvent être regardés, en l'espèce, comme pertinents pour s'inscrire dans une telle étude.

S'agissant de la description de la biodiversité, des incidences du projet sur cette biodiversité et des mesures prévues pour éviter ou compenser les effets négatifs du projet au titre des 4^o et 8^o du II. de l'article R. 122-5 du code de l'environnement :

14. En premier lieu, il ressort de l'étude d'impact qu'elle identifie les zones sensibles, notamment les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistiques et floristiques (ZNIEFF). Pour ces dernières, qui sont identifiées sur une carte, l'étude mentionne qu'aucune de ces zones n'est présente sur l'aire d'étude immédiate. Celles présentes sur l'aire d'étude éloignée sont détaillées avec mention de leur distance par rapport au projet, de leurs caractéristiques et des intérêts présentés pour la biodiversité. Les impacts du projet sur les sites protégés et d'inventaire sont décrits dans le volume 4 de la pièce E et l'étude indique qu'il existe, pour la ZNIEFF de la Roselière, la plus proche du projet pour être située à 250 mètres, un impact pour les seuls oiseaux nichant à proximité du projet et en raison des seuls câbles de l'infrastructure. En revanche, pour les autres ZNIEFF recensées, qui sont plus éloignées du projet, aucun risque n'est identifié pour les habitats et espèces protégés. Dès lors, le moyen tiré du caractère insuffisant de cette description ne peut être qu'écarté.

15. En second lieu, si lors des inventaires réalisés en 2014 et 2015, quarante-et-une espèces d'oiseaux ont été recensées, leur enjeu varie de faible à moyen sauf pour trois espèces (Chardonneret élégant, Petit gravelot, Verdier d'Europe) qui présentent un enjeu qualifié de « fort ». L'étude souligne, par ailleurs, un risque de mortalité du fait d'un risque de collision en vol dû aux câbles aériens compte tenu de leur faible visibilité alors que le risque à l'égard des cabines, compte tenu de leur dimension plus importante, est nul. Ce risque touche plus particulièrement les grands oiseaux et ceux nichant à proximité du projet. L'étude prévoit, également en phase d'exploitation, des mesures de réduction par la mise en place de « *dispositifs types spirales ou balises cordées* » (Pièce E - chapitre 6 p. 53). Les requérants n'établissent pas l'insuffisance de cette mesure.

16. Il résulte de ce qui précède que le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact quant à l'effet du projet sur la biodiversité et la prise en compte de mesures d'évitement, de réduction et de compensation doit être écarté.

S'agissant de la description des chemins de randonnée au titre des 4^o, 5^o (d) du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement :

17. L'étude d'impact précise les réseaux de randonnées et de promenades situés à proximité du projet qui sont identifiés sur une carte. L'étude indique qu'un seul itinéraire de randonnée est inscrit au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnées (PDIPR) et que les travaux à réaliser, qui seront éloignés du sentier, n'auront aucun impact alors qu'en phase d'exploitation, le projet de téléphérique rendra plus accessible et attractif ce chemin de randonnée en améliorant la desserte en transports en commun.

S'agissant de la description des effets du projet sur la population et la santé humaine en ce qui concerne les incidences acoustiques, la luminosité et la covisibilité au titre du 4^o et du 8^o du II. de l'article R. 122-5 du code de l'environnement :

18. D'une part, il résulte de l'étude d'impact (pièce « E », chapitre 6, p. 154 à 169) qu'une étude acoustique, qui n'a pas nécessairement à être jointe au dossier d'enquête publique, a été réalisée en 2018 en prenant en compte les contraintes réglementaires les plus strictes. La méthodologie ayant servi à établir cette étude est expliquée au chapitre 13 et n'est pas sérieusement contestée. Selon cette étude, le bruit est généré au niveau des têtes de pylônes et des stations alors que celui émis par le déplacement des cabines « en ligne » est négligeable. Des mesures ont alors été effectuées sur douze points pour déterminer, au niveau des pylônes et des stations, les niveaux sonores préexistants pour les riverains dont les résultats sont indiqués dans l'étude d'impact sous forme de tableau. A ces résultats ont été intégrés les bruits susceptibles d'être générés par les cabines ainsi qu'au niveau des pylônes et des stations. Une modélisation, qui prend en compte la propagation acoustique, le contexte urbanistique et les conditions météorologiques, a été réalisée selon la méthodologie dite « technologie monocâble débrayable » en utilisant le logiciel CadnaA. Sept photomontages ont été réalisés sur lesquels apparaissent notamment le tracé de la ligne avec les stations, les récepteurs, et les constructions avoisinantes, mettant en évidence celles impactées. Ces photomontages sont accompagnés de tableaux présentant les résultats des calculs effectués en façade de bâtiments tant en période diurne qu'en période nocturne. L'analyse des impacts acoustiques a ainsi mis en évidence un dépassement du seuil réglementaire pour trois bâtiments (Paroisse Saint-Pierre du Lac au niveau de la station Pointe-du-Lac et deux bâtiments collectifs au niveau des stations Emile-Zola et Bois-Matar). Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont ensuite proposées et un suivi des mesures sera opéré notamment après la réalisation du projet pour contrôler les niveaux de bruit observés après la mise en service. En cas de dépassement ponctuel des seuils réglementaires, il est prévu, en ultime recours, une isolation des façades impactées. La seule circonstance que certaines de ces mesures ne puissent être précisées et complétées qu'ultérieurement n'est pas de nature à entacher d'irrégularité l'étude d'impact.

19. D'autre part, pour l'analyse de l'environnement lumineux, a été prise comme référence une carte établie par l'Avex en 2011 qui fait apparaître que la zone d'étude est, en très large majorité, située en zone blanche correspondant à une « pollution lumineuse très puissante et omniprésente ». Si la carte réactualisée par le même organisme en 2013 fait ressortir que les communes de Villeneuve-Saint-Georges et Limeil-Brevannes sont en limite des zones blanche et magenta dans laquelle les principales constellations commencent à être reconnaissables, la dernière mise à jour effectuée en 2016 confirme, en tout état de cause, que la zone d'étude du projet est bien, située en zone blanche. Par suite, la circonstance que l'étude fasse référence à une carte obsolète éditée en 2011 n'a pas été de nature à remettre en cause la sincérité de l'analyse. Par ailleurs, il ressort des pièces du dossier que le projet doit s'implanter dans un environnement urbanisé déjà soumis à une importante pollution lumineuse. Dans ces conditions, l'étude d'impact qualifie de négligeable pour la santé humaine le surplus d'émission lumineuse provenant de l'éclairage extérieur des stations. La seule circonstance que l'étude d'impact n'intègre pas l'éclairage même des cabines, alors que dans certains secteurs elles surplomberont certains immeubles (quartier des Sarrazins) ainsi que les balisages aériens, dont Île-de-France Mobilités soutient sans être utilement contredite qu'il s'agira d'un éclairage très doux, n'est pas de nature, compte tenu du contexte urbain déjà très lumineux dans lequel doit s'intégrer le projet, d'entacher d'insuffisance le dossier. En tout état de cause, les requérants n'établissent pas en quoi l'éclairage nouveau constitué par les stations, les cabines et les pylônes aurait des effets sur la santé humaine nécessitant une étude plus détaillée.

20. Enfin, les requérants soutiennent que, pour le quartier des Sarrazins à Créteil, l'étude d'impact serait insuffisante s'agissant de l'impact visuel du projet. Toutefois, il ressort des pièces du dossier que cette étude (pièce E - chapitre 6 – p. 65 et suivantes, Mémoire en réponse à l'autorité environnementale) comprend une analyse de l'impact du projet en phase d'exploitation sur le paysage, le patrimoine et les sites naturels, incluant le quartier des « Sarrazins », agrémentée de nombreux plans. Contrairement à ce que soutiennent les requérants, et ainsi qu'il résulte de l'illustration de la page 71, les mesures au niveau de la façade des immeubles de ce quartier ont été calculées en tenant compte de

l'oscillation maximale des cabines. Conformément aux recommandations de l'autorité environnementale, trois vues ont par ailleurs été intégrées depuis la résidence « Les Sarrazins » dont il ne ressort pas des pièces du dossier que la taille des cabines, réalisée à partir de la maquette 3 D du câble A, aurait été minimisée. De même, à supposer que la modélisation de l'immeuble « Valeo » sur un photomontage serait inexacte, cette circonstance n'est pas de nature à remettre en cause les distances mentionnées sur les plans. L'étude précise, enfin, les mesures prévues pour réduire l'insertion du projet tenant à la conception des stations, des cabines et des pylônes. En se bornant à soutenir que ces mesures ne sont assorties d'aucune justification technique, les requérants n'apportent au soutien de leur allégation aucun élément de nature à établir que les mesures envisagées, qui portent sur la seule conception de ces composants, ne seraient pas réalisables.

S'agissant de la description des solutions de substitution raisonnable au titre du 7^o du II. de l'article R. 122-5 du code de l'environnement :

21. Il ressort des pièces du dossier que les solutions de substitution envisagées et les raisons ayant conduit au choix du projet sont présentées dans l'étude d'impact au chapitre 5 de la pièce E. La comparaison des variantes et la justification de celle retenue s'appuient sur les études précédemment réalisées par le cabinet Systra dans le cadre de la constitution du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et par des études de schéma de principe que le maître d'ouvrage n'avait pas à joindre au dossier d'enquête publique. Par ailleurs, conformément à la recommandation de l'autorité environnementale, l'étude d'impact a été complétée afin d'explicitier le choix de la variante retenue. Le projet de desserte par câble y a été ainsi comparé à trois projets de desserte en bus. S'agissant du mode de transport, quatre scénarii ont été ainsi étudiés et comparés au regard du potentiel de trafic et de l'attractivité (intégrant la desserte des populations, emplois et équipements), de l'amélioration des temps de parcours, de la régularité et de la fréquence, des points durs d'insertion et des impacts (en particulier sur le projet de coulée verte du Tégéval), des coûts, des impacts sur l'environnement (impacts sur les espaces boisés, agricoles, les espèces, les zones naturelles, la réduction de l'émission de gaz à effet de serre, ...) et des impacts sur la santé (réduction des nuisances, du bruit, ...). L'évaluation de ces scénarii, pour chacun de ces critères, est présenté sous forme de tableau. Il en ressort qu'une desserte en transport par câble de Pointe du Lac à Bois Matar s'est avérée la plus favorable, du point de vue notamment du potentiel de trafic, de l'amélioration des temps de parcours ainsi que des impacts limités sur la coulée verte La Tégéval et qu'elle est la seule à permettre de désenclaver le plateau, les autres solutions ne traitant que de franchissements. Les scénarii ont également été étudiés au regard du choix de la position et du nombre de stations et une synthèse (p. 12 du document) explique le choix de la variante retenue. Trois autres tracés alternatifs examinés au cours des études préliminaires mais ayant fait l'objet d'un niveau d'études moins détaillé, sont présentés en indiquant les raisons pour lesquels ils ont été écartés. Une étude plus spécifique est également effectuée s'agissant des variantes étudiées pour les stations (Temps Durables Emile Zola) ainsi que pour le tracé entre les stations Emile Combes et Matar. La commission d'enquête a, au demeurant, confirmé la pertinence du choix de la variante retenue qui permet de réduire les impacts visuels et acoustiques pour les habitants de la Pointe du Lac. Alors qu'il n'appartient pas au juge de l'excès de pouvoir de porter une appréciation sur l'opportunité des différentes variantes retenues par le maître d'ouvrage dans l'étude d'impact, il s'ensuit que le moyen tiré du caractère insuffisant des solutions de substitution dont il n'est pas justifié qu'elles auraient pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou qu'elles auraient été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, doit être écarté.

S'agissant de l'aperçu de de l'évaluation des risques pour la sécurité des usagers au titre des d) et e) du 5^o du II. de l'article R. 122-5 du code de l'environnement :

22. Il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact a évalué la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents en lien avec l'installation « La Martiniquaise » située sur le territoire de la commune de Villeneuve-Saint-Georges et exploitée par la société SEDMA classée « Seveso seuil bas (pièce E, chapitre 8, pages 6 et 7) ainsi que les risques technologiques présentés par ce site (pièce E, chapitre 6, pages 110 et 111). Il en ressort que le projet ne survolera pas le bâtiment d'entrepôt, mais uniquement les espaces de stationnement et qu'il se situera en dehors du périmètre incendie du bâtiment (bande des trente mètres), de sorte que le projet est conforme à la réglementation en vigueur pour le transport par câble. La circonstance que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation soient en tant que de besoin, précisées ou complétées ultérieurement, notamment à l'occasion de la délivrance des autorisations requises au titre de la police des transports, n'est pas de nature, par elle-même, à entacher d'illégalité l'étude d'impact. Il ressort également de cette étude qu'une distance de sécurité supérieure à cinq mètres sera maintenue entre les cabines et les lignes à haute-tension et que, conformément à l'état de l'art et aux règles de RTE (Réseau de Transport d'Electricité), l'installation projetée franchira les lignes à haute tension en passant en dessous des lignes pour éviter tout risque de chute du câble sur les lignes (pièce E, chapitre 6, page 91 ; pièce E, chapitre 8, page 6). Par suite, l'étude d'impact a suffisamment évalué les risques pour la sécurité liée à la présence du site « La Martiniquaise » et de lignes à haute-tension.

23. Il résulte de tout ce qui précède que les moyens tirés de l'insuffisance de l'étude d'impact et du vice de procédure de la mise en compatibilité des plan local d'urbanisme de Créteil, Valenton, Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges doivent être écartés en toutes leurs branches.

En ce qui concerne l'analyse socio-économique :

24. Aux termes de l'article L. 1511-1 du code des transports : « *Les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. / Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux, notamment de ceux résultant des atteintes à l'environnement.* ». Aux termes de l'article L. 1511-2 du même code : « *Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport.* ». L'article L. 1511-4 du même code prévoit que le dossier de l'évaluation économique et sociale est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet. Aux termes de l'article R. 1511-4 du code des transports « *L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte : / 1^o Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ; / 2^o Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ; / 3^o Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ; / 4^o Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation* ».

S'agissant du coût du projet :

25. Il ressort du dossier soumis à enquête publique qu'il comprenait une pièce F intitulée « Evaluation économique et sociale » dans laquelle est analysée l'estimation du coût du projet (p. 16 à 18). Ce document précise les éléments pris en compte afin d'évaluer les coûts d'investissement et les provisions tant au stade du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) en 2016 qu'au stade du schéma de principe en 2018. En particulier, s'agissant de l'estimation réalisée en 2018, l'étude indique qu'elle a été menée suivant les postes et les corps de métiers par le biais de prix d'ordre unitaire ou forfaitaire en fonction des postes et que tous les coûts prennent en compte une provision pour risques, un coût de maîtrise d'œuvre qui s'applique à l'ensemble des travaux et provisions pour risques et un coût de maîtrise d'ouvrage qui s'applique à l'ensemble des autres coûts. L'estimation des travaux a été, en outre, affectée d'une majoration pour aléas afin de tenir compte des aléas, imprévus et risques inconnus au stade des études. Ces coûts d'investissement sont détaillés poste par poste dans un tableau qui mentionne bien qu'il s'agit de l'estimation réalisée en mai 2018. Dans ces conditions, compte tenu de ces précisions, la circonstance que les coûts d'investissement ont évolué d'environ 10 % entre 2016 et 2018, n'a pas été de nature à nuire à l'information du public. Par ailleurs, s'agissant des coûts d'exploitation, ils sont précisés, avec les éléments pris en compte pour le calcul de son montant, en indiquant qu'ils sont estimés à la somme de 5,3 millions d'euros. La circonstance que le montant total du coût du projet ne soit pas rapporté dans l'étude ne peut être regardée comme ayant nui à la bonne information du public, dès lors qu'il était aisé pour le public d'apprécier ce montant total qui résulte de la seule addition des deux coûts d'investissement et d'exploitation qui sont, ainsi qu'il vient de l'être dit, clairement définis. Enfin, il résulte de ce qui précède que l'étude d'impact n'étant pas entachée des irrégularités alléguées, les requérants ne sauraient dès lors utilement soutenir, sans au demeurant l'établir, que l'évaluation des coûts ne serait pas sincère pour ne pas intégrer l'ensemble des dépenses nécessaires pour mettre en œuvre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation alors que de plus, l'estimation a été, ainsi qu'il a été dit ci-avant, affectée d'une majoration pour aléa dont il n'est également pas établi, ni même allégué qu'elle serait insuffisante.

S'agissant du plan de financement :

26. Dans le même document (Pièce F), les développements relatifs au plan de financement indiquent que le projet étant inscrit au schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le financement des études du DOCP jusqu'à l'enquête d'utilité publique a été apporté dans le cadre du Contrat Particulier entre la Région Ile-de-France et le département du Val de Marne 2009-2013. Ce financement des études jusqu'à l'enquête publique d'un montant de trois millions d'euros a été assuré par la convention de financement alors en vigueur couvrant le déroulement des études et procédures du projet jusqu'à l'achèvement de l'enquête publique et a donné lieu à une délibération adoptée par le conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France. S'agissant du coût des études préliminaires, elles sont prises en charge à 70% par la Région Ile-de-France (2,1M€) et à 30 % par le conseil départemental du Val-de-Marne (0,9M€). Enfin, s'agissant du financement de la suite du projet, il est inscrit au contrat de plan Etat-région 2015-2020. Il ressort des pièces du dossier que ce contrat concerne les projets dont les études ont été initiées sous le précédent contrat et qui entrent désormais en phase opérationnelle. Les engagements budgétaires de l'Etat et de la Région figurent dans l'annexe 1 qui vise notamment au titre des opérations dites « TZen/BHNS et autres TCSP » (transports en commun sur site propres), la liaison Créteil - Villeneuve-Saint-Georges. Ce contrat prévoit, en outre, la signature de conventions permettant « de sécuriser le financement des opérations qui seront mises en service après 2020 ». Enfin, la commission d'enquête a pu, elle-même vérifier l'exactitude de ce financement en indiquant, dans ses conclusions, que « le financement de la suite du projet est inscrit dans le Contrat de Plan État Région 2015-2020, le coût estimé est désormais de 132 M€, ce qui apparaît réaliste, le financement du projet apparaît donc assuré. ».

27. Il résulte de ce qui précède que le moyen tiré de ce que l'évaluation socio-économique serait insuffisante, ce qui aurait eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ou d'exercer une influence sur le sens de la décision prise par l'autorité administrative, ne peut être qu'écarté.

En ce qui concerne l'utilité publique du projet :

28. Il appartient au juge, lorsqu'il doit se prononcer sur le caractère d'utilité publique d'une opération nécessitant l'expropriation d'immeubles ou de droits réels immobiliers, de contrôler successivement qu'elle répond à une finalité d'intérêt général, que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine 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.

S'agissant de l'intérêt général du projet :

29. Il ressort des pièces du dossier que l'opération litigieuse, qui tend à relier les communes de Créteil à Villeneuve-Saint-Georges par un téléphérique monocâble d'une longueur de 4,5 kilomètres a pour objet de désenclaver le territoire des communes de Valenton, Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges, confrontées à d'importantes coupures en raison de la présence d'une ligne de train grande vitesse et d'une plateforme de fret et à répondre à la saturation des réseaux de transports routiers qui se répercute sur le réseau de bus. Ce projet doit, de plus, permettre de réduire le temps de trajet vers et depuis Créteil et Paris, qui constituent d'importants bassins d'emploi pour les populations de ces communes et participer à la lutte contre les pollutions et nuisances liées à la circulation routière en favorisant le report de la voiture individuelle vers les transports publics. Par ailleurs, il n'est pas établi que la déviation de la nationale 9, située à plusieurs kilomètres serait de nature à répondre à elle seule à la problématique de congestion routière. Le projet en litige présente ainsi un intérêt général.

S'agissant de la nécessité du projet :

30. Il ressort des pièces du dossier que le seul renforcement de la ligne de bus existante, dont la fréquence est moindre que celle prévue pour le câble A et dont les horaires sont d'une ampleur moins importante, ne permet pas de répondre à ces enjeux de manière comparable, pas plus qu'il ne permettrait de répondre à la problématique de congestion routière. En outre, s'il est soutenu que d'autres projets de moindre ampleur et de coût inférieur, tels que la réalisation d'une nouvelle ligne de bus, dont l'opportunité a été au demeurant examinée par le maître d'ouvrage, offriraient les mêmes avantages tout en réduisant les inconvénients sans procéder à des expropriations aussi importantes que celle qu'autorise la déclaration d'utilité publique litigieuse, il n'appartient pas au juge administratif statuant au contentieux d'apprécier l'opportunité du projet retenu par comparaison avec des projets fondés sur l'utilisation d'autres moyens de transport ne répondant pas aux mêmes objectifs, notamment en termes d'efficacité et d'amélioration du trafic et de gains de temps.

S'agissant du bilan coûts-avantages du projet :

31. En premier lieu, il ressort des pièces du dossier, et ainsi qu'il a été dit au point 29, que le projet en litige participe au désenclavement des communes qu'il dessert. La fréquentation de la ligne projetée est estimée à 1 500 personnes en heure de pointe sur toute la ligne, pour une capacité d'emport de 1 600 personnes par heure à la mise en service et de 2 000 personnes à termes, soit un taux d'occupation évalué à 55 %, ce qui est de nature à répondre aux besoins de la population sur le long terme, la fréquentation du téléphérique devant progresser de 5 % d'ici 2030 selon les estimations

d'IDFM. L'usage du téléphérique doit, en outre, permettre un gain de temps de trajet de 9 minutes en moyenne par rapport à la ligne de bus existante et 4 minutes 30 en voiture entre Villeneuve-Saint-Georges et Créteil, ce gain pouvant aller jusqu'à 21 minutes en heures de pointe par rapport aux transports collectifs entre les stations « Bois-Matar » et « Créteil Pointe du Lac ». Il ressort également des pièces du dossier que si des vents violents sont de nature à provoquer une interruption du service, ils demeurent rares et n'auront que des conséquences limitées, évaluées en moyenne à un arrêt de 12 minutes par mois et un fonctionnement à vitesse réduite de 44 minutes par mois sur le tronçon le plus impacté, les modes de transport sur route pouvant, au surplus, être également perturbés par les conditions climatiques, tels la neige ou le verglas. Le maître d'ouvrage a, au demeurant, prévu, en cas d'arrêt du service, un service de remplacement par bus. Enfin, les requérants n'apportent aucun élément à l'appui de leurs allégations selon lesquelles la fréquence des cabines serait surévaluée ou infondée et que le report de la voiture individuelle sur les transports publics, évalué à 10 % de ses utilisateurs, serait surévalué.

32. En deuxième lieu, si le coût du projet, évalué à 132 millions d'euros d'investissement, 5,4 millions d'euros par an de fonctionnement, et 20 millions d'euros de mesures de compensation est important, la valeur actualisée nette socio-économique du câble A est positive, avec un taux de rentabilité évalué à 4,6 %. Les méthodes et hypothèses retenues au soutien de cette évaluation ne font pas apparaître de biais tels qu'ils remettraient en cause le réalisme ou la sincérité de l'ensemble de ces conclusions.

33. En troisième lieu, il ressort des pièces du dossier que le projet de téléphérique est en partie implanté sur la coulée verte « Tégéval », qu'il entraîne des déboisements et qu'il est susceptible d'avoir une incidence négative sur plusieurs espèces animales, notamment d'oiseaux, dont trois sont protégées. Toutefois, il ressort également des pièces du dossier, et notamment du rapport de la commission d'enquête, que l'impact du projet sur le tracé de la coulée verte sera limité et qu'IDFM mène un travail partenarial avec le Syndicat mixte d'étude et de réalisation, chargé de son aménagement, afin d'éviter toute remise en cause de sa pertinence. En outre, le maître d'ouvrage a prévu d'importantes mesures destinées à éviter, réduire et compenser les impacts du projet sur l'environnement et les milieux naturels, notamment par le reboisement de certains secteurs à proximité du projet à hauteur du double de la surface impactée, la plantation de haies et d'espèces arbustives favorables aux oiseaux, la mise en place de dispositifs susceptibles de limiter le risque de collisions entre les oiseaux et le câble et l'installation d'un éclairage raisonné sur les pylônes pour éviter de perturber la faune. Les requérants n'apportent aucun élément qui permettrait de considérer que le projet portera une atteinte aux nappes phréatiques nécessitant des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, alors qu'IDFM s'est par ailleurs engagée à mener des études pour prévenir un éventuel impact.

34. En quatrième lieu, il ressort des pièces du dossier que le projet de téléphérique est susceptible de causer des nuisances, notamment visuelles et acoustiques, aux riverains. Toutefois, des mesures sont prévues afin, d'une part, de réduire ces nuisances en atténuant le vis-à-vis entre les cabines et les habitations, notamment grâce au passage du câble au-dessus du niveau des toits dans le secteur la « Pointe du Lac », en portant une attention particulière à l'architecture des infrastructures et à la conception des cabines par le biais d'une assistance à maîtrise d'ouvrage spécifique, en limitant la vitesse d'exploitation en heures creuses et la nuit, en s'engageant à recourir à des stations dites « fermées » et en inscrivant une obligation de respect de la réglementation relative aux bruits des infrastructures de transport terrestre. Le maître d'ouvrage s'est également engagé, par une délibération du 9 octobre 2019 et en réponse aux réserves soulevées par la commission d'enquête, à limiter les parties vitrées des cabines pour réduire les possibilités de vision en plongée vers les habitations, à imposer le recours à des câbles gainés pour permettre de réduire les émissions sonores, à mener des campagnes de mesures acoustiques en phase d'exploitation et à mettre en œuvre des actions correctives

en cas de dépassement des seuils réglementaires applicables aux infrastructures routières. Enfin, les requérants n'apportent aucun élément au soutien de leurs allégations selon lesquelles le projet entrainerait une baisse de valeur des biens des riverains, dont la commission d'enquête a au demeurant souligné qu'elle n'avait rien d'évidente, ainsi qu'une atteinte excessive au droit de propriété.

35. En cinquième lieu, les requérants n'apportent aucun élément au soutien de leur allégation selon laquelle le fonctionnement du câble présenterait un risque pour les usagers en raison de l'affluence des passagers et de la fréquence des cabines, ainsi qu'en raison de la présence de lignes à haute-tension et du site SEVESO « La Martiniquaise ». Ainsi que l'a souligné la commission d'enquête dans ses conclusions, le projet respecte, en la matière, la réglementation applicable et prévoit la présence de personnels d'exploitation en station pour prévenir toute situation dangereuse.

36. Il résulte de ce qui précède que compte tenu de l'importance du projet, et eu égard aux mesures de prévention et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues par le maître d'ouvrage, les inconvénients qu'il présente, pour importants qu'ils soient, notamment en termes de coût, de conséquences ou de risques pour l'environnement et de nuisances pour les riverains immédiats, ne présentent pas un caractère excessif de nature à le priver de son caractère d'utilité publique.

37. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions à fin d'annulation présentées par la compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres et l'association des Sarrazins sud de Créteil et autres doivent être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

38. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que les sommes demandées par la compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres et l'association des Sarrazins sud de Créteil et autres au titre des frais exposés par eux et non compris dans les dépens soit mise à la charge de l'Etat qui n'a pas la qualité de partie perdante dans la présente instance. Dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu de mettre à la charge de la compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres la somme 1 200 euros et à l'association des Sarrazins sud de Créteil et autre une autre somme de 1 200 euros à verser à Île-de-France Mobilités (IDFM) au titre des frais exposés par elle et non compris dans les dépens.

39. La commune de Limeil-Brévannes, qui n'est pas partie à l'instance, ne saurait utilement demander que à ce qu'une somme sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative soit mise à la charge de la COFEPP et autres.

D E C I D E :

Article 1^{er} : L'intervention de la commune de Limeil-Brévannes dans l'instance n^o 911364 est admise.

Article 2 : Les requêtes de la compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres et de l'association des Sarrazins sud de Créteil et autres, enregistrées respectivement sous les n^{os} 1911364 et 2006596, sont rejetées.

Article 3 : La compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP) et autres verseront, ensemble, à Île-de-France Mobilités (IDFM) la somme globale de 1 200 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : L'association des Sarrazins sud de Créteil et autre verseront, ensemble, à Île-de-France Mobilités (IDFM) la somme globale de 1 200 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 5 : Les conclusions de la commune de Limeil-Brévannes tendant au versement d'une somme au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 6 : Le présent jugement sera notifié à la compagnie financière européenne de prise de participation (COFEPP), première dénommée pour l'ensemble des requérantes dans l'instance enregistrée sous le n°1911364, à l'association des Sarrazins sud de Créteil, première dénommée pour l'ensemble des requérants dans l'instance enregistrée sous le n° 2006596, à la préfète du Val-de-Marne, à Île-de-France Mobilités (IDFM) et à la commune de Limeil-Brévannes.

Copie en sera adressée pour son information au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Délibéré après l'audience du 20 décembre 2022, à laquelle siégeaient :

M. L'hirondel, président,
Mme Morisset, conseillère,
M. Cabal, conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 10 janvier 2023.

Le rapporteur,

P.Y. Cabal

Le président,

M. L'HIRONDEL

La greffière,

L. DARNAL

La République mande et ordonne au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées de pourvoir à l'exécution du présent jugement.

Pour expédition conforme,
La greffière,