



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

Transval de Marne

Question orale n° 36

Texte de la question

M. Henri Plagnol attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la nécessité de revoir le tracé prévu pour le prolongement du Transval de Marne à l'Est vers Noisy-Le-Grand. Le bilan de la concertation préalable, qui a été dressé récemment par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), démontre que le tracé envisagé rencontre une très forte opposition des populations concernées, notamment à Saint-Maur-des-Fossés. Le tracé actuellement retenu prévoit de traverser le vieux Saint-Maur, pour relier la gare RER de Saint-Maur-Créteil à la gare des Boullereaux, à Champigny. Ce tracé est un choix absurde. En effet, le vieux Saint-Maur, noyau historique de l'urbanisation de la boucle de la Marne, se caractérise par de petites rues étroites et un habitat pavillonnaire donnant à ce « village » un cachet et un charme particuliers. Le passage du Transval modifierait profondément la physionomie de ce quartier et les habitants y sont farouchement opposés. Pour traverser la Marne et atteindre Champigny, le Transval devra obligatoirement passer par le pont du Petit-Parc, actuellement interdit aux véhicules de plus de 11 tonnes. Pour autoriser le passage du Transval, c'est-à-dire des rames de 30 tonnes, il faudrait donc élargir le pont, ce qui représenterait un désastre écologique dans l'environnement protégé des bords de Marne. Pour faire taire ces objections, le conseil général a décidé de faire passer le Transval par le CD 45 sans élargissement de la voirie alors que, partout ailleurs, il passe en site propre. Une telle option est une aberration s'agissant d'un projet destiné à transporter plusieurs millions de passagers par an. Le passage en site banalisé ne peut que ralentir considérablement le Transval et créer des embouteillages inextricables. À terme, l'élargissement du CD 45 deviendrait inévitable or jamais, les Saint-Mauriens n'accepteront le transperçement du vieux-Saint-Maur. Pour sortir de cette impasse et permettre le prolongement du Transval à l'Est, il y a une solution. Le tracé alternatif qui passerait par la route nationale 186 pour desservir Saint-Maurice et rejoindre la gare RER de Joinville-le-Pont en passant par le boulevard de l'Europe et le quartier Panoramis ne créerait aucune nuisance et ne nécessiterait pas d'expropriations. Il pourrait donc être réalisé rapidement. Il a d'ailleurs le soutien actif du sénateur-maire de Saint-Maurice. À la quasi-unanimité, le conseil municipal de Saint-Maur a refusé d'approuver le bilan de la concertation préalable présenté par le STIF. En effet, l'étude du tracé alternatif par Saint-Maurice et Joinville, qui a le soutien des populations concernées et des élus, n'est même pas prévue. Il lui demande donc de réouvrir la concertation sur le prolongement du Transval à l'Est en mettant à l'étude ce tracé alternatif, afin de permettre une consultation démocratique et un vrai choix respectueux de la volonté des habitants et de l'environnement.

Texte de la réponse

TRACÉ DU PROLONGEMENT DU TRANSVAL-DE-MARNE

M. le président. La parole est à M. Henri Plagnol, pour exposer sa question, n° 36, relative au tracé du prolongement du Transval-de-Marne.

M. Henri Plagnol. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, le bilan de la concertation préalable, qui a été dressé récemment par le Syndicat des transports d'Île-de-France, démontre que le tracé envisagé pour le prolongement du Transval-de-Marne à l'Est rencontre une très forte opposition des populations concernées, notamment à Saint-Maur-des-Fossés. Le tracé actuellement retenu prévoit de traverser le vieux Saint-Maur,

pour relier la gare RER de Saint-Maur-Créteil à la gare des Boullereaux à Champigny. Ce tracé est, de l'avis général, un mauvais choix. En effet, le vieux Saint-Maur, noyau historique de l'urbanisation de la boucle de la Marne, se caractérise par de petites rues étroites et un habitat pavillonnaire donnant à ce " village " un cachet et un charme particuliers. Le passage du Transval modifierait profondément la physionomie de ce quartier, et les habitants y sont très opposés. Pour traverser la Marne et atteindre Champigny, le Transval devra, en outre, obligatoirement passer par le pont du Petit-Parc, actuellement interdit aux véhicules de plus de onze tonnes. Pour autoriser le passage du Transval, c'est-à-dire des rames de trente tonnes, il faudrait donc élargir le pont, ce qui représenterait un désastre écologique dans l'environnement protégé des bords de Marne.

Pour faire taire ces objections, le conseil général a décidé de faire passer le Transval par le chemin départemental 45 sans élargissement de la voirie, alors que, partout ailleurs, il passe en site propre. Une telle option est une aberration s'agissant d'un projet destiné à transporter plusieurs millions de passagers par an. Le passage en site banalisé ne peut que ralentir considérablement le Transval et créer des embouteillages inextricables. À terme, l'élargissement du CD 45 deviendrait inévitable. Or jamais les Saint-Mauriens n'accepteront le transperçement du vieux Saint-Maur.

Pour sortir de cette impasse et permettre le prolongement du Transval à l'Est, il y a une solution : le tracé alternatif qui passerait par la route nationale 186 pour desservir Saint-Maurice et rejoindre la gare RER de Joinville-le-Pont ne créerait aucune nuisance et ne nécessiterait pas d'expropriations. Il pourrait donc être réalisé rapidement. Il a d'ailleurs le soutien actif du sénateur-maire de Saint-Maurice.

À la quasi-unanimité, le conseil municipal de Saint-Maur a refusé d'approuver le bilan de la concertation préalable présenté par le STIF. En effet, l'étude du tracé alternatif par Saint-Maurice et Joinville n'est même pas prévue ! C'est pourquoi je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, de rouvrir la concertation sur le prolongement du Transval à l'Est, en mettant à l'étude ce tracé alternatif, afin de permettre une consultation démocratique et un choix respectueux de la volonté des habitants et de cet environnement auquel nous sommes tous très attachés.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Monsieur Plagnol, un projet de prolongement vers l'Est du bus en site propre " Transval-de-Marne " était inscrit au contrat de plan 2000-2006. Des études socio-économiques et de faisabilité technique, menées en 1998-1999, portant sur une dizaine de tracés, ont conclu à privilégier l'itinéraire par Saint-Maur-des-Fossés, *via* le pont du Petit-Parc, au regard des trois critères suivants : le nombre de personnes desservies et le gain de temps pour les voyageurs, le principe de liaison directe entre Créteil et Noisy-le-Grand et le coût de l'infrastructure.

Comme vous le savez, ce tracé a provoqué de fortes oppositions de la commune de Saint-Maur-des-Fossés, qui vous est chère, ce qui a conduit à ne plus prévoir l'aménagement de site propre sur cette commune, et d'assurer la desserte par des bus plus petits, non articulés. Ce projet ne constitue donc plus un prolongement du TVM existant, mais plutôt une liaison indépendante entre Noisy-le-Grand et Créteil, par un bus simple.

Concernant le pont du Petit-Parc, il convient de rappeler que, dans le scénario proposé lors de la concertation, ce pont n'est pas élargi, mais seulement renforcé. Ce pont accueille déjà actuellement des circulations de bus équivalentes à ce qui est proposé.

La commune de Saint-Maur-des-Fossés propose toutefois un itinéraire alternatif passant par la RN 186 et Saint-Maurice pour rejoindre la gare RER de Joinville-le-Pont. Cette variante de tracé n'est pas soutenue par les élus de Joinville-le-Pont, ni par ses habitants. De plus, ce trajet *via* l'avenue du général Gallieni double la ligne du RER A, entre Saint-Maur-Créteil et Joinville-le-Pont. Il rallonge en outre le temps de parcours de la liaison Noisy-le-Grand-Créteil. Enfin, la présence d'un important marché sur l'avenue Gallieni rend difficile la circulation des bus en site banalisé.

Toutefois, comme cette variante est apparue préférable aux habitants de Saint-Maur-des-Fossés lors de la concertation préalable, qui s'est déroulée du 2 mai au 2 juin 2006, les maîtres d'ouvrage - RATP et département du Val-de-Marne - ont décidé de lancer une réactualisation de l'analyse comparative sur les deux tracés, à la faveur du bilan de la concertation, en septembre 2007.

Je vais donc donner des instructions pour que cette étude économique d'un tracé alternatif puisse être intégrée au schéma de principe dont l'élaboration vient de commencer et devrait être achevée en 2009. Ces éléments complémentaires permettront aux maîtres d'ouvrage de choisir la meilleure solution.

Quoi qu'il en soit, j'ai bien noté les difficultés que vous signalez à propos de Saint-Maur-des-Fossés : nous en tiendrons compte lorsque nous aurons à prendre une décision définitive.

M. le président. La parole est à M. Henri Plagnol.

M. Henri Plagnol. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, pour cette ouverture. Je suis persuadé que, si les études comparatives sont conduites de manière objective, elles démontreront que, dans l'intérêt même du Transval de Marne, le tracé alternatif par la RN 186 sera plus pertinent : pour être efficace, ce mode de transport doit en effet être très rapide. Le tracé alternatif permettra l'interconnexion, à la gare de Joinville, avec la ligne Orbival, le futur " métrosphérique " que le Gouvernement soutient - ce dont je me réjouis.

Pour toutes ces raisons, il me paraît vraiment indispensable de réactualiser les études : cela permettra de définir la solution la plus adaptée à un tissu urbain très dense et de préserver le caractère de Saint-Maur.

Données clés

Auteur : [M. Henri Plagnol](#)

Circonscription : Val-de-Marne (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 36

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 décembre 2007, page 7537

Réponse publiée le : 5 décembre 2007, page 4889

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 4 décembre 2007