



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

Transval de Marne

Question écrite n° 50898

Texte de la question

M. Sylvain Berrios attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet du tracé est-TVM par le vieux Saint-Maur. La ligne de bus qui relie Créteil à Noisy-le-Grand a été imaginée dès 1976 ; il s'agissait alors de l'intégrer dans la rocade de bus devant relier Versailles à Marne-la-Vallée. L'enquête publique portant sur l'utilité publique du projet et des travaux d'aménagement de la ligne de bus est-TVM reliant Créteil à Noisy-le-Grand s'est déroulée du 26 août 2013 au 30 septembre 2013. Le projet est-TVM a connu fin 2013 un nouveau développement par la publication du rapport de la commission d'enquête. Le préfet doit très prochainement se prononcer sur la déclaration d'utilité publique du projet, ultime étape administrative donnant l'autorisation de lancer les travaux. Les observations du rapport de la commission d'enquête reprennent plusieurs arguments soulevés par un grand nombre d'associations locales et d'élus partageant la même opinion sur le tracé par le vieux Saint-Maur, cœur historique de Saint-Maur comprenant notamment une abbaye du XIIe siècle. D'ailleurs, ledit rapport fait état de documents présentés à l'enquête publique qui ne tiennent pas compte de l'évolution socio-économique en termes d'habitat et d'emplois des villes de Saint-Maur, Joinville-le-Pont et Saint-Maurice ni du déploiement du grand Paris express. Ainsi, ce projet qui trouve son origine il y a presque quarante ans perd par essence de sa pertinence au regard des besoins et des évolutions récents. Aucune étude relative à la redéfinition du réseau de bus à l'issue de la réalisation du grand Paris express n'est portée au dossier. Or il apparaît évident que le grand Paris express aura un impact très important sur le trafic passager en surface et notamment sur le trafic des bus. Le rapport de la commission d'enquête constate aussi que, si les demandes issues de la concertation préalable de 2006 ont bien été prises en compte, il n'en reste pas moins vrai que ces études déjà anciennes et non mises à jour peuvent prêter à caution dans la mesure où le bilan socio-économique de cette région a subi une évolution très importante depuis presque sept années mais surtout depuis 1976. En outre, la sécurité des élèves des groupes scolaires n'a pas été étudiée. Les entrées et sorties de plus d'un million d'élèves situées sur ce parcours dans les écoles primaires et maternelles du centre et de Marville de Saint-Maur-des-Fossés n'ont pas été prises en compte dans les documents de l'enquête publique ignorant ainsi un élément fondamental pourtant soulevé par les parents d'élèves dès les premières réunions de concertation. Enfin, concernant le secteur de la commune de Champigny-sur-marne, la commission d'enquête a constaté les absences de tourne à gauche, de passages piétons, le manque de possibilité de stationnement, d'aire de livraison et l'importance du site propre qui vont gêner considérablement la vie dans le quartier, aussi bien pour la population que pour les commerces. Ces dispositions risquent de poser des problèmes pour les activités commerciales et quotidiennes des habitants des alentours avec ses conséquences en termes d'emplois. La commission a d'ailleurs elle-même considérée fondées les contestations exprimées à ce sujet. Au regard de l'impact d'un tel projet sur l'urbanisme saint-maurien, de l'utilité non avérée pour les usagers, de la rentabilité non démontrée de la ligne est-TVM, du coût portant sur plusieurs dizaines de millions d'euros, de l'insécurité pour les enfants des quartiers que ce projet dessert, de l'engorgement inextricable et quotidien que cette nouvelle ligne de bus créera sur un axe déjà congestionné, de l'atteinte au patrimoine historique de la ville de Saint-Maur, de l'absence de prise en considération d'éléments de contexte nouveaux telle que la réalisation du grand Paris express, de l'impact négatif sur les tissus économiques des villes concernées, de l'absence d'études réelles et étayées relative à un tracé alternatif. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour

que les paramètres précités soient pris en compte avant toute déclaration d'utilité publique.

Texte de la réponse

Le 6 mars 2013, le Gouvernement a présenté le nouveau Grand Paris, plan qui regroupe le Grand Paris Express et le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France. Le Gouvernement et le conseil régional, avec l'appui des autres collectivités territoriales, ont décidé de s'engager pour mettre fin à la saturation du réseau, désenclaver les territoires et stimuler l'économie régionale. Un protocole d'accord, signé le 19 juillet 2013, entre l'Etat et la région Ile-de-France est venu préciser la mise en oeuvre de ces mesures. Il convient de veiller à l'équilibre à atteindre entre le développement du nouveau réseau du Grand Paris Express et la modernisation du réseau francilien existant, par exemple en s'appuyant sur des réseaux de bus performants. Le projet Est-TVM répond à une problématique locale d'amélioration de la desserte fine par les transports collectifs. Le Grand Paris Express offre un maillage plus large. Le développement du Grand Paris Express aura bien évidemment des conséquences sur l'usage des bus. Le dossier d'étude d'impact de la ligne Est-TVM tient compte des tronçons du Grand Paris Express qui pourront être mis en service à l'horizon 2020 et souligne la complémentarité des deux projets. Réciproquement, la conception du Grand Paris Express a pris en considération les projets connus, dont Est-TVM : un réseau de bus efficace facilitant le rabattement des usagers vers les lignes de métro est indispensable pour participer au fonctionnement optimal de l'ensemble du réseau de transport. Le projet Est-TVM a été présenté à l'enquête publique après plusieurs années de concertation. A cette occasion, les habitants du Vieux Saint-Maur ont exprimé leur inquiétude quant à la perspective d'un projet en site propre traversant leur quartier. Le maître d'ouvrage a pris cet élément en compte, et le projet soumis à l'enquête publique ne comprend plus de site propre dans ce secteur : les bus du projet Est-TVM, dont les dimensions sont identiques à celles des bus y circulant actuellement, n'apporteront donc aucune nuisance nouvelle. La commission d'enquête l'a constaté dans son rapport. Il faut également noter que différentes variantes locales de tracé ont été étudiées au stade du schéma de principe approuvé par le Syndicat des transports d'Ile de France en décembre 2012. Une variante permettant d'éviter la traversée du Vieux Saint-Maur en passant par le pôle de Joinville a ainsi été examinée. En l'absence de consensus clair pour l'une des deux solutions, le trajet passant par le Vieux Saint-Maur a été retenu car offrant un meilleur équilibre socio-économique et évitant un allongement du temps de trajet. Enfin, il semble important de souligner le constat fait par la commission d'enquête sur l'opportunité du projet : celle-ci est largement admise, les critiques exprimées ne portant en général que sur certains des aménagements proposés.

Données clés

Auteur : [M. Sylvain Berrios](#)

Circonscription : Val-de-Marne (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 50898

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 10 juin 2014

Question publiée au JO le : [25 février 2014](#), page 1748

Réponse publiée au JO le : [1er juillet 2014](#), page 5659