



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

Transval

Question orale n° 1535

## Texte de la question

Le contrat de plan Etat-région 2000-2006 prévoit le prolongement du Transval de Marne à l'Est vers Noisy-le-Grand. A cet effet, 170 millions de francs ont été affectés par l'Etat. Le tracé actuellement retenu envisage la traversée du 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 d'un équipement tel que le Transval modifierait profondément la physionomie de ce quartier et les habitants y sont farouchement opposés. Pour autoriser le passage du Transval, c'est-à-dire des rames de 30 tonnes, il faudrait élargir le pont du Petit-Parc, 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 le Transval 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. A terme, l'élargissement du CD 45 deviendrait inévitable. 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 RN 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 maire de Saint-Maurice, qui en a eu l'initiative, ainsi que du député-maire de Joinville. A la quasi unanimité, le conseil municipal de Saint-Maur vient de refuser les modalités de la concertation proposée par le préfet du Val-de-Marne et le syndicat des transports d'Ile-de-France. 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. M. Henri Plagnol demande donc à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement de réviser les modalités de la concertation sur le prolongement du Transval à l'Est 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 DE LA LIGNE DU TRANSVAL DE MARNE

**M. le président. M. Henri Plagnol a présenté une question, n° 1535, ainsi rédigée :**

**« Le contrat de plan Etat-région 2000-2006 prévoit le prolongement du Transval de Marne à l'Est vers Noisy-le-Grand. A cet effet, 170 millions de francs ont été affectés par l'Etat. Le tracé actuellement retenu envisage la traversée du 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 d'un équipement tel que le Transval modifierait profondément la physionomie de ce quartier et les habitants y sont farouchement opposés. Pour autoriser le passage du Transval, c'est-à-dire des rames de 30 tonnes, il faudrait élargir le pont du Petit-Parc, 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 le Transval 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. A terme, l'élargissement du CD 45 deviendrait inévitable. 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 RN 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 maire de Saint-Maurice, qui en a eu l'initiative, ainsi que du député-maire de Joinville. A la quasi-unanimité, le conseil municipal de Saint-Maur vient de refuser les modalités de la concertation proposée par le préfet du Val-de-Marne et le syndicat des transports d'Ile-de-France. 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. M. Henri Plagnol demande donc à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement de réviser les modalités de la concertation sur le prolongement du Transval à l'Est afin de permettre une consultation démocratique et un vrai choix respectueux de la volonté des habitants et de l'environnement. »**

**La parole est à M. Henri Plagnol, pour exposer sa question.**

**M. Henri Plagnol. Monsieur le secrétaire d'Etat au patrimoine, dans le contrat de plan Etat-région en cours, il est prévu de réaliser le prolongement du Transval de Marne à l'Est vers Noisy-le-Grand. A cet effet, 170 millions de francs ont été affectés par l'Etat.**

**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 d'un équipement tel que le 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 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 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. A terme, l'élargissement du CD 45 deviendrait inévitable, et je suis mandaté par les Saint-Mauriciens pour vous affirmer que, jamais, nous n'accepterons 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 de notre collègue député-maire de Joinville, ainsi que du maire de Saint-Maurice.

A la quasi-unanimité, le conseil municipal de Saint-Maur vient de refuser les modalités de la concertation proposée par le préfet du Val-de-Marne et le syndicat des transports d'Ile-de-France. 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.

Je demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'on révise les modalités de la concertation sur le prolongement du Transval à l'Est, afin de permettre une consultation démocratique et un vrai choix respectueux de la volonté des habitants et de l'environnement.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au patrimoine et à la décentralisation culturelle. M. Michel Duffour, *secrétaire d'Etat au patrimoine et à la décentralisation culturelle*. Monsieur le député, M. Jean-Claude Gayssot, qui est actuellement à Luxembourg, où il représente la France au conseil des ministres européens des transports, m'a demandé de vous communiquer sa réponse.

Le contrat de plan Etat-région 2000-2006 comporte effectivement deux projets d'extension du Trans-Val-de-Marne, qui est l'une des toutes premières opérations, avec le tramway Saint-Denis-Bobigny, de mise en site propre d'une ligne de transport public de voyageurs sur un itinéraire de banlieue à banlieue, entre Saint-Maur et le MIN de Rungis. Cela représente un parcours de plus de 12 kilomètres.

Depuis la mise en service en octobre 1993, la fréquentation de cette ligne n'a cessé d'augmenter, au-delà même des prévisions initiales.

Aussi, pour satisfaire des demandes de plus en plus fortes dans ce secteur de la proche couronne, notamment les déplacements liés au développement du pôle d'Orly-Rungis, et compléter le maillage en transport collectif, les pouvoirs publics ont décidé de renforcer et d'étendre cette ligne. Elle sera étendue à l'ouest jusqu'à la gare de Croix de Berny à Antony, opération qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2000 et dont la réalisation est sur le point d'être engagée, et à l'est vers Noisy-le-Grand.

L'itinéraire que vous proposez pour le prolongement du Trans-Val-de-Marne, qui passe par la nationale 186 et Saint-Maurice pour rejoindre la gare RER de Joinville, est en fait une solution alternative au tracé envisagé, l'objectif étant bien de bénéficier d'une liaison reliant Saint-Maur à Noisy-le-Grand.

Des études préalables, conduites à la demande du syndicat des transports d'Ile-de-France, ont montré que le passage par la gare RER de Joinville s'accompagnerait de difficultés pour rallier Noisy-le-Grand dans la section comprise entre cette gare et la fourchette de Champigny.

Comme vous le savez, des perspectives sont ouvertes pour tenir compte des sensibilités locales et de l'environnement dans lequel le prolongement du Trans-Val-de-Marne est appelé à s'insérer. Ainsi, dans le scénario préconisé par le syndicat des transports d'Ile-de-France, le pont du Petit Parc ne sera pas élargi, mais seulement renforcé. M. Gayssot précise par ailleurs que le renforcement aurait eu lieu de toute façon, même si le Trans-Val-de-Marne ne l'empruntait pas, et ce pour les besoins de la circulation générale, compte tenu de l'évolution de l'état de l'ouvrage d'art.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement souligne également que le passage du Trans-Val-de-Marne sur le CD 45 est envisagé sans élargissement. Le passage serait donc effectué en site banalisé, ce qui ne manquera pas d'altérer ses performances en matière de vitesse et de régularité. Dans ces conditions, il est bien établi que chacun des tracés comporte des difficultés.

**Aussi, afin de trouver la meilleure solution, si la municipalité de Joinville est d'accord, le syndicat des transports d'Ile-de-France pourra mentionner, dans le cadre de la concertation préalable, les deux itinéraires possibles, avec pour chacun un exposé exhaustif de leurs impacts respectifs. La décision pourra ainsi se prendre dans la transparence.**

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

**M. Henri Plagnol. Je me réjouis que le ministre accepte d'intégrer dans la concertation préalable le tracé alternatif passant par les communes de Saint-Maurice et de Joinville, et je suis sûr que, si cela se fait dans la transparence, comme vous venez de l'affirmer, les populations, et notamment les Saint-Mauriens, les Saint-Mauriciens et les Joinvillais, choisiront sans hésiter le seul tracé respectueux de l'environnement, qui permettra aussi le passage en site propre, et par conséquent un meilleur service pour les usagers, avec un mode de transport rapide et fréquent.**

### Données clés

**Auteur :** [M. Henri Plagnol](#)

**Circonscription :** Val-de-Marne (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1535

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 15 octobre 2001, page 5838

**Réponse publiée le :** 17 octobre 2001, page 5941

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 15 octobre 2001