



# Association des Usagers des Transports FNAUT Ile-de-France

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

Délégation dans le Val-de-Marne

Le 23 février 2007

## EST - TVM A CRETEIL

### AVIS SUR LE PROJET DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION PREALABLE COMPLEMENTAIRE

L'Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France (AUT-FNAUT IdF), membre de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT), agit pour des transports publics plus efficaces, véritable alternative à l'automobile, et pour la défense des usagers en tant qu'association agréée de consommateurs. Elle regroupe aussi bien des adhérents individuels que collectifs, sous forme notamment d'associations locales. Elle intervient notamment auprès des Pouvoirs publics pour qu'une priorité soit accordée aux transports en commun afin de développer les réseaux en Ile-de-France et de les améliorer sans cesse pour les rendre toujours plus attractifs.

Dans ces conditions, l'AUT s'est réjouie que le projet de bus Est-TVM, inscrit au précédent Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, soit enfin arrivé au stade de la mise en œuvre après des années d'atermoiements, lors d'une première Concertation préalable au printemps 2006 (Cf notre contribution du 2 juin 2006). Ce projet est en effet essentiel pour améliorer les déplacements banlieue-banlieue à environ 10 km de Paris, dans un secteur en développement ou en réaménagement, consistant à prolonger la ligne de bus Trans-Val-de-Marne (TVM) jusqu'à Noisy-le-Grand, via la gare RER E de Champigny-Les Boullereaux.

Lors de la première Concertation, seule la partie Est, certes la plus importante et la plus délicate, avait été présentée. La présente Concertation complémentaire ne concerne que les aménagements à Créteil après le débranchement du tronç commun avec le TVM sur l'ex RN 186.

Quelques observations en confirmation ou en complément à notre intervention en réunion publique organisée à Créteil le 6 février 2007:

- 1 – Nous regrettons que les documents remis ou présentés au public (dépliants, panneaux) n'indiquent pas de manière suffisamment claire que la présente Concertation préalable est en fait complémentaire à celle de 2006 relativement à la partie Est.

Le financement indiqué sur les documents ne concerne d'ailleurs que cette première section, et encore limitée aux Boullereaux. Qu'en est-il des aménagements dans Créteil ? M. le Député-maire –dont nous avons apprécié l'engagement actif dans le débat, comme de nombreuses personnes dans la salle- a précisé, en réponse à un participant, que les finances de la Ville ne seraient pas sollicitées, donc sans incidence sur les impôts locaux. Ces travaux n'étant pas gratuits, qui les finance, sachant que les enveloppes initiales pour la partie Est sont déjà insuffisantes ?

De même, les documents se contentent de reprendre les étapes du dossier initial, sans aucune mise à jour, indiquant une mise en service fin 2011. Or, le planning détaillé présenté s'étale sur 6 ans (3 ans d'études techniques et administratives, 3 ans de travaux). Dans ces conditions, la date indiquée pour la mise en service –fin 2011- nous semble bien optimiste. A moins que l'on dissocie la partie Créteil, plus facile à réaliser a priori, pour en faire une phase distincte reprenant l'actuelle ligne 317. Ce phasage est classique dans les projets importants et permettrait de rendre déjà bien des services pour la desserte interne de Créteil, sans attendre l'autre extrémité.

Suite à notre question, il a été répondu que l'étape suivante, le schéma de principe, reprendrait l'ensemble du TVM Est. On verra bien ce qu'il en est à ce moment-là (quand ?) du phasage éventuel, du planning et du financement.

.../...

Nous en profitons pour rappeler que la branche vers Val-de-Fontenay ne doit pas être oubliée (Est TVM 2 ?), voire plus au nord tant que le tramway n'y sera pas prolongé.

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*  
Tél. 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06 [aut@aut-idf.org](mailto:aut@aut-idf.org) [www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org)

Et, par la même occasion, que devient dans l'affaire le projet de prolongement du bus Mobilien 172 jusqu'à Eglise de Créteil avec un terminus à l'Hôpital Albert Chenevier, envisagé dans le Contrat d'axe signé en novembre 2003 (plus de 3 ans déjà !)? Du fait des 2 TVM en tronc commun, le terminus pourrait être limité à Eglise assurant déjà une bonne correspondance. En tout état de cause, ce petit prolongement nous semble indispensable pour améliorer le maillage des réseaux.

- 2 – Pour les aménagements techniques expliqués rapidement (carrefour RN 186, site propre rue M. Déménitroux et avenue de la Brèche, traitement des accès aux parkings des riverains, nous avons bien noté que tout serait examiné avec les Comités de quartiers pour mettre en cohérence circulation et stationnement légitimes.

Le terminus au cœur du Mont-Mesly doit plutôt s'appeler Place de l'Abbaye qu'Eglise Saint-Michel, à notre avis.

- 3 – Circulations douces. Quelques aménagements locaux sont prévus pour les vélos. Suite à la remarque du représentant de « Place au vélo à Créteil-MDB 94 », association alliée au développement des TC en Val-de-Marne, il convient en effet de voir la cohérence et la continuité des pistes ou voies cyclables selon les schémas départementaux et de Plaine Centrale qui avancent à petits pas. A propos de l'observation du Conseiller régional de Boissy-St-Léger sur la RN 19 critiquant les aménagements cyclables effectués, nous ne sommes pas des usagers aussi intransigeants, exigeant de pouvoir rouler partout à 25 km/h tête baissée sans souci des autres utilisateurs du domaine public. Mais beaucoup de petits détails (entrées et sorties, franchissement des entrées de parkings, des bordures de trottoir, signalisation au sol...) seraient en effet à revoir pour permettre une vitesse suffisante de 15 km/h raisonnable pour la majorité des cyclistes en déplacement urbain, sans esprit de revanche sur ceux qui préfèrent utiliser leur voiture ou ne peuvent faire autrement (lieu de travail, courses, horaires...) et dans le respect des autres usagers (piétons). Par exemple, on peut regretter que la piste de l'avenue du Docteur Casalis s'arrête à 200m du métro et que les systèmes de stationnement des vélos soient en général insuffisants et peu sécurisés près des grands équipements. En revanche, il conviendrait de voir sérieusement ce qu'on peut faire le long de la RN 186 (vélos admis dans le couloir bus comme sur le 91 à Paris ?) et le long de la large D 60 dans le cadre de la création du site propre Sucy-Pompadour. Et pourquoi pas le long de la D 1 à l'occasion du prolongement de la ligne 8 ?

De ce point de vue, il nous paraît que Créteil est un bon exemple d'agglomération francilienne réussie, mélangeant relativement harmonieusement emplois, universités, hôpitaux, habitat et population variés, lieux de loisirs, commerces..., où tous les usagers ont leur place en respectant la liberté de chacun : réseau routier hiérarchisé (70% des ménages motorisés en banlieue), bonne couverture TC vers Paris et en rocade à améliorer. Cependant les liaisons entre des quartiers très divers (bords de Marne, Vieux Créteil, secteurs de ville nouvelle), relevant typiquement du domaine des circulations douces et de dessertes légères de proximité, ne sont pas toujours aisées.

Dans une perspective d'économies d'énergie et de Développement durable à long terme, il conviendrait de promouvoir ce type de circulations nouvelles, négligées jusqu'alors. En dehors des grands axes, on pourrait multiplier les zones 30 dans les quartiers pour pacifier la circulation et éduquer les automobilistes impénitents au respect de tous, à l'instar d'autres communes du Département qui commencent à s'y mettre timidement, instaurer des contresens cyclables, instituer des systèmes de déplacements légers genre « traverses » ou à la demande grâce aux nouvelles technologies, taxis self-service, désenclavement des zones périphériques, vers Vert-de-Maisons par exemple...

En bref, Créteil devrait pouvoir continuer son développement harmonieux et dynamique de « vraie ville Préfecture » de banlieue, dans le nouveau contexte de l'Ecologie, tout en s'efforçant d'effacer au maximum les effets négatifs (coupures, morcellement des quartiers...) subsistant de la période effrénée des « 30 Glorieuses ».

Pour la Délégation dans le Val-de-Marne  
Michel Pifaut

Destinataires : STIF - CG 94 – RATP D94  
Copie : Bureau AUT- IdFE 94 – MDB 94 (Créteil)