

Départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis

Communes de

Créteil, Saint-Maur-des Fossés, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

RELATIVE

AU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE EST-TVM

(TRANS-VAL-DE-MARNE)

CRETEIL-NOISY-LE-GRAND MONT d'EST

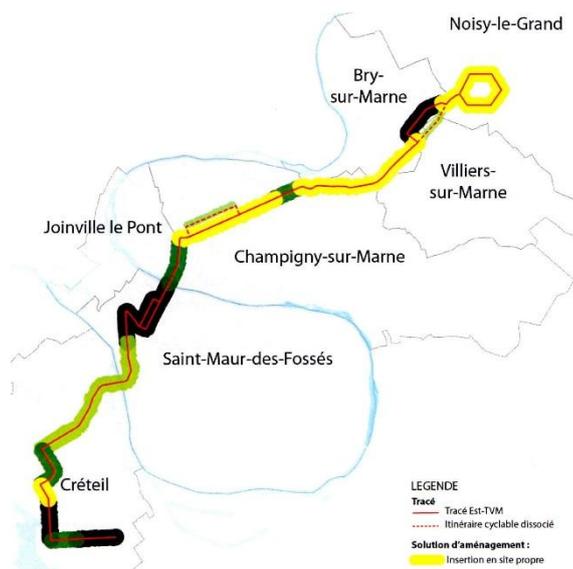
PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE CRETEIL

ENQUETE PARCELLAIRE

RAPPORT

DE LA COMMISSION D'ENQUETE



Enquête publique unique du 26 août au 30 septembre 2013

Commission d'enquête publique : M. B. Panet président, M. Y. Maenhaut, M. A. Charliac

Novembre 2013

Sommaire

1. PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE	5
1.1. OBJET DE L'ENQUETE	6
1.2. ENVIRONNEMENT ADMINISTRATIF.....	6
1.3. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	7
1.4. MODALITES DE L'ENQUETE	8
1.4.1. Détails de la publicité.....	9
1.4.2. Publicité complémentaire	10
1.4.3. Particularité de l'enquête parcellaire	10
2. EXAMEN DES DOSSIERS D'ENQUETE.....	11
3. DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	25
3.1. PRESENTATION DU PROJET ET VISITES DU SITE.....	26
3.2. REUNIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	26
3.3. RENCONTRES AVEC LES ELUS OU AUTORITES LOCALES	27
3.4. PERMANENCES.....	27
3.5. CONSULTATION DU DOSSIER, ACCES AUX DOCUMENTS	28
3.6. RECUEIL DES REGISTRES ET DES DOCUMENTS ANNEXES.....	28
3.7. EXAMEN DE LA PROCEDURE	28
4. APPRECIATION DU PROJET	29
4.1. PREAMBULE.....	30
4.2. CADRE GENERAL DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET	30
4.2.1. Généralités	30
4.2.2. Concertation.....	31
4.2.3. La place de l'EST TVM dans les transports en commun de l'Est Parisien	34
4.2.4. L'Opportunité du Projet de l'EST TVM.....	35
4.3. CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES.....	36
4.3.1. Textes réglementaires et application de la loi Grenelle 2	36
4.3.2. Prise en compte des remarques sur l'avis de l'autorité environnementale	38
5. OBSERVATIONS DU PUBLIC	39
5.1. ANALYSE DES OBSERVATIONS FORMULEES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE	40
5.2. COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE	98
5.3. MEMOIRE EN REPONSE.....	99
5.4. ANALYSE DETAILLEE DES OBSERVATIONS.....	99
5.4.1. Thème N° 0 : LES OBSERVATIONS HORS SUJET ET HORS DELAIS.....	99
5.4.2. Thème N° 1 : PASSAGE par ST MAUR-PONT du PETIT PARC ET DOUBLON	100
DU 317	100
5.4.3. Thème N°2 - AMENAGEMENT VOIRIE, ENTREE D'IMMEUBLE, SITE PROPRE ET TOURNE A GAUCHE	104
5.4.4. Thème N° 3 : STATIONNEMENT.....	109
5.4.5. Thème N° 4 : ACTIVITE ECONOMIQUE.....	113
5.4.6. Thème N° 5 : PARCELLAIRE EXPROPRIATION	116
5.4.7. Thème N° 6 : PIETONS ET PISTES CYCLABLES	118
5.4.8. Thème N° 7 : ITINERAIRES ALTERNATIFS.....	121
5.4.9. Thème N° 8 : FINANCEMENT, COÛT.....	126
5.4.10. Thème N° 9 : GPE, RABATTEMENT	128
6. CONCLUSION GENERALE	131

PIECES JOINTES

Pièce jointe N° 1	Décision du TA nommant la commission
Pièce jointe N° 2	Arrêté inter-préfectoral
Pièce jointe N° 3	Procès-verbal de synthèse
Pièce jointe N° 4	Mémoire en réponse
Pièce jointe N° 5	Copies des publications effectuées dans les journaux
Pièce jointe N° 6	Certificats d'affichage
Pièce jointe n° 7	Compte-rendu réunion PPA

1. PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE

1.1. *Objet de l'enquête*

La ligne " EST-TVM ", projet de longue date ,est une ligne de bus transversale de 15 kilomètres (Créteil/Noisy-le-Grand) destinée - en site propre autant que faire se peut - à desservir avec un bus "standard" 25 points d'arrêt sur les sept communes situées sur son trajet (Créteil, Saint-Maur, Joinville-le Pont, Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand) et plus particulièrement :

- les zones de développement de Bry-sur-Marne, Créteil, Champigny-sur-Marne, Noisy-le- Grand
- *la préfecture du département*
- les zones d'emploi et pôles du territoire, universités, hôpital, ZAC, centres administratifs.

Le projet de ligne s'inscrit dans la continuité des opérations de bus à haut niveau, et sera une partie de la première étape du maillage en rocade à l'est du Val-de-Marne, en complément des lignes existantes, et de celles du Grand Paris.

Ses objectifs présentés sont les suivants :

- répondre à un besoin croissant de transport en rocade
- conforter le maillage entre les différents modes de transports existants et futurs
- améliorer la desserte locale et desservir les grands pôles du territoire
- réaménager le paysage urbain le long de l'itinéraire
- faciliter la vie quotidienne des habitants (accessibilité de tous, sécurité des cheminements piétonniers, création d'itinéraires cyclables...).

Dans la présentation faite à la commission, il a été répété que le projet était effectivement complémentaire du réseau lourd du Grand Paris Express (GPE).

La création de la ligne est accompagnée d'un certain nombre d'aménagements.

Le maître d'ouvrage est le département du Val-de-Marne, qui finance 70% du projet.

1.2. *Environnement administratif*

C'est dès 1976 que la rocade Versailles -Marne-la-Vallée est inscrite dans le SDAU, principe repris dans le SDRIF en 1994. Plusieurs variantes ont été étudiées, notamment en 1998 - 1999 un prolongement de la ligne de

Créteil à Noisy-le-Grand avec un tracé passant par Saint-Maur-des-Fossés, projet inscrit au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

C'est en février 2005 que le préfet du Val-de-Marne obtenait un consensus sur un nouveau projet dit EST-TVM, dont les objectifs ont été fixés par le STIF en avril 2005, et approuvés par le Conseil Régional en 2008.

Le 11 février 2009, le Syndicat des transports d'Ile-de-France a approuvé le bilan de concertation préalable (déroulée du 2 mai au 2 juin 2006 et du 22 janvier au 23 février 2007), ainsi que la convention de maîtrise d'ouvrage unique entre le département du Val-de-Marne, le département de Seine-Saint-Denis, la ville de Créteil et le STIF.

Le syndicat a approuvé le schéma de principe du projet le 13 décembre 2012.

Le conseil Général a approuvé le schéma de principe le 10 décembre 2012 et décidé dans la même délibération de lancer les procédures d'enquête publique (DUP, "Bouchardeau", parcellaire associée).

1.3. Désignation de la commission d'enquête

Répondant à une demande de monsieur le préfet du Val-de-Marne (coordonnateur) du 30 avril 2013, le 29 mai 2013, Madame le président du Tribunal Administratif de Melun a désigné une commission d'enquête publique de trois membres ainsi composée : commissaires enquêteurs titulaires, Monsieur Bernard Panet Président, Messieurs Yves Maënhaut et Alain Charliac, Monsieur Jacky Hazan étant commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique ayant pour objet : " - *d'une part la déclaration d'utilité publique relative à la création d'une nouvelle ligne de bus "EST-TVM" et, - d'autre part l'enquête parcellaire correspondante, ainsi que la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Créteil* ".

Remarque :

La commission d'enquête, nommée par ordonnance du Tribunal Administratif est choisie sur des listes d'aptitude révisées régulièrement. La loi précise en particulier que : « ne peuvent être désignés comme commissaires enquêteurs ou comme membre de la commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à l'enquête ».

Les commissaires enquêteurs signent un engagement sur l'honneur confirmant leur indépendance.

Cette disposition législative ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance des commissaires enquêteurs, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de

l'administration ou du public, ainsi que leur parfaite neutralité.

On peut également rappeler que le travail des commissaires enquêteurs n'est ni celui de juristes, ni celui d'experts.

La commission d'enquête n'a aucune borne à sa mission, qui est d'apprécier l'acceptabilité du projet et de peser de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis motivé.

En l'occurrence, la commission d'enquête s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

(Ce document figure en **Annexe 1**).

1.4. Modalités de l'enquête

Le 12 juin 2013, le président de la commission d'enquête a été reçu en préfecture du Val-de-Marne lors d'une réunion à laquelle assistaient : M. Abderrahman, chef du service grands projets au conseil général du Val-de-Marne, M. Moëlo directeur de la DCRT, Mme Masson chef de projet au CG, M. Legoux chef de bureau DCRT/3, Mme Duparc RCRT/3, M. Vollot stagiaire DCRT/3. Il a été fixé les principaux éléments de l'enquête publique en préparation (dates, permanences prévues, lieux d'enquête...).

Après cette concertation avec la commission d'enquête, Monsieur le préfet du Val de Marne, coordonnateur, et Monsieur le préfet de Seine-Saint-Denis ont publié le 23 juillet 2013 un arrêté prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique regroupant :

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de transport en commun en site propre EST-TVM (Trans-Val-de-Marne)
- une enquête publique pour la mise en compatibilité du plan d'urbanisme de la commune de Créteil
- une enquête parcellaire.

L'arrêté fixe également les modalités de l'enquête :

- dates : du 26 août 2013 au 30 septembre 2013 (36 jours consécutifs)
- membres de la commission
- siège : préfecture du Val-de-Marne

- modalités administratives pour chacune des trois enquêtes
- dossier et sa consultation (en mairies, sur internet)
- publicité de l'enquête (presse et affichage administratif)
- permanences pour recevoir le public (14) :
 - Créteil : lundi 16 septembre 2013 de 9h à 12h
jeudi 26 septembre de 9h à 12h
 - Saint-Maur des Fossés : jeudi 5 septembre de 9h à 12h
mercredi 18 septembre de 14h à 17h
 - Champigny-sur-Marne : jeudi 12 septembre de 14h à 17 h
vendredi 20 septembre de 14h à 17h
samedi 28 septembre de 9h à 12h
 - Joinville-le-Pont : mercredi 4 septembre de 14h à 17h
jeudi 19 septembre de 9h à 12h
 - Bry-sur-Marne : samedi 7 septembre de 9h à 12h
lundi 30 septembre de 9h à 12h
 - Villiers -sur-Marne : vendredi 20 septembre de 9h à 12h
 - Noisy-le-Grand : mardi 10 septembre de 9h à 12h
mercredi 25 septembre de 14h à 17h
- modalités du rapport.

(l'arrêté inter-préfectoral figure en pièce jointe N° 2)

1.4.1. Détails de la publicité

Les parutions dans la presse ont eu lieu :

- dans "Le Parisien " : le 2 août 2013 (Val-de-Marne)
- dans "L'Echo d'Ile-de-France" le 2 août 2013
- dans " Le Parisien" le 2 août 2013 (Seine-Saint-Denis)

(quinze jours avant le début de l'enquête)

- dans "Le Parisien" le 30 août 2013 (Val-de-Marne)
- dans "L'Echo d'Ile -de-France" le 30 août 2013
- dans "Le Parisien" le 30 août 2013 (Seine-Saint-Denis)

(rappel dans les huit premiers jours de l'enquête)

Conformément à l'arrêté inter-préfectoral, l'enquête publique a fait l'objet d'un affichage administratif dans les communes concernées, (cf. certificats d'affichage de messieurs les maires de ces communes en pièces jointes N° 6) et d'un affichage sur site le long du tracé prévu.

1.4.2. Publicité complémentaire

D'autre part, le projet a fait l'objet d'une communication particulière et importante auprès du public par le Conseil Général, maître d'ouvrage : dépliant à la disposition du public, lettre, kakemonos (grande taille) dans les mairies concernées, article dans la revue du CG de septembre n° 304, affiche complémentaire présentant le projet...

Le projet a été présenté par 60 000 lettres "boîtées", sur le site internet du Conseil Général, une communication ("kits") a été faite auprès des villes.

60 000 lettres ont été "boîtées" à nouveau au moment de l'enquête, 7 000 dépliant d'information ont été diffusés (mairies, RATP...), des "aquilux" ont été installés sur le tracé, la presse a été sollicitée et a répondu.

Enfin, certaines communes ont relayé l'information dans leur bulletin municipal (Joinville-le-Pont, Saint-Maur-des Fossés...).

1.4.3. Particularité de l'enquête parcellaire

Conformément aux dispositions du code de l'expropriation, les propriétaires ou ayants-droit concernés par une expropriation ont fait l'objet d'une notification individuelle par pli recommandé avec avis de réception.

Ces notifications ont été communiquées à la commission d'enquête.

2. EXAMEN DES DOSSIERS D'ENQUETE

Le dossier présenté à la consultation du public était composé de la façon suivante :

1) arrêté inter-préfectoral

2) registre d'enquête publique (dans certaines communes, il a fallu en ouvrir plusieurs)

3) dossier d'enquête proprement dit, établi en trois parties :

- dossier concernant la déclaration d'utilité publique (DUP) et les généralités propres aux trois aspects de l'enquête publique unique

- dossier de mise en compatibilité de plan d'urbanisme de Créteil

- dossier concernant l'enquête parcellaire.

Description des documents mis à la disposition du public :

NOTICE DE PRESENTATION DU PROJET : (5 Pages A3)

1 - PRESENTATION DU PROJET

2 - INSERTION DE LA LIGNE DE BUS

3 - COUT ET PLANNING DE L'OPERATION DE TRANSPORT

Pièce - 0 : (9 Pages A3)

NOTICE EXPLICATIVE SOMMAIRE

1. - PRESENTATION DU PROJET

1.1 - Objectif du projet

1.2 - Insertions bus

1.3 - Coût et planning de l'opération transport

2. - CARACTERISTIQUES DU PROJET

Pièce - A : (9 Pages A3)

RECUEIL DES INFORMATIONS

1 - OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2 - BUT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3 - CONDITIONS DE RÉALISATIONS DE L'ENQUÊTE

3.2.1. Textes réglementaires de référence et modifications apportées par l'application de la loi

*Grenelle 2**4 - ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE**5 - LE PROJET AVANT L'ENQUETE**6 - LES PROCEDURES ENGAGEES SIMULTANEMENT OU A LA SUITE DE L'ENQUETE**6.2.1. - L'acte déclaratif d'utilité publique**6.2.2. - Les enquêtes parcellaires**6.2.3. - Les acquisitions foncières**6.2.4. - Les procédures complémentaires**6.2.5. - Au titre de la loi sur l'eau**6.2.6. - Permis de construire / Permis de démolir**6.2.7. - Procédures liées à la sécurité**6.2.8. - L'archéologie préventive**6.2.9. - Défrichement**6.2.10 - Autorisation de travaux dans le périmètre de protection de monuments historiques**6.2.11 - Les autres procédures**7 - TEXTES REGISSANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE**7.2.1. - Textes relatifs à l'enquête publique**7.2.2. - Textes relatifs à l'utilité publique de l'opération**7.2.3. - Textes relatifs à la déclaration de projet**7.2.4. - Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement**7.2.5. - Textes relatifs à la protection de l'eau**7.2.6. - Textes relatifs à la protection des milieux naturels**7.2.7. - Textes relatifs à la protection contre le bruit**7.2.8. - Textes relatifs à la protection de l'air**7.2.9. - Textes relatifs aux sites et paysages**7.2.10.- Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques**7.2.11.- Textes relatifs à l'évaluation socioéconomique des grands projets**7.2.12.- Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme*

7.2.13.- *Textes spécifiques relatifs à l'organisation de transports en Ile-de-France*

Pièce -B : (2 Pages A3)

PLANS DE SITUATION

EST-TVM AU SUD-EST DU SCHEMA D'ENSEMBLE DU GP- 1/200 000^{ème}

EST-TVM PLAN GENERAL - 1/50 000^{ème}

Pièce - C : (42 Pages A3)

1– PRÉSENTATION DU PROJET

1.1– Diagnostic du territoire

1.1.1. - Présentation du secteur d'étude

1.1.2. - Caractéristiques urbaines

1.1.3. - Analyse sociodémographique de la situation actuelle dans le secteur d'étude

1.1.4. - Réseaux et offre de transport dans le secteur d'étude

1.2– Perspective d'évolution du secteur d'étude

1.2.1. - Les opérations d'urbanisme

1.2.2. - Les perspectives de population et d'emplois

1.2.3. - Principaux projets d'infrastructures

1.3– Inscription d'Est-TVM dans le territoire

1.3.1. - Analyse des dysfonctionnements éventuels de la situation de référence

1.3.2. - Un projet qui favorisera le développement socio-économique

1.3.3. Un projet d'aménagement durable du territoire

1.4– Objectifs et enjeux du projet

1.5– L'organisation du projet

1.5.1. - Les porteurs du projet

1.5.2. - Les financeurs du projet

2– ETUDES PRÉALABLES ET DECISIONS ANTÉRIEURES

2.1– Historique

2.2– La Concertation préalable

2.3– Les études préliminaires-Secteur d'étude

3– CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES PRINCIPALES

3.1– Description du tracé

3.1.1. - Programme de l'opération

3.1.2. - Description détaillée du tracé

3.2– Dispositions techniques

3.2.1. - Propositions d'insertions

4– ORGANISATION ET PHASAGE DES TRAVAUX

4.1– Déroulement des travaux

4.1.1. - Les grandes phases

4.1.2. - Le planning global des travaux

4.2– Phasage

4.2.1. - Travaux préparatoires

4.2.2. Travaux de voirie

4.2.3. - Proposition de phasage

Pièce - D : (2 Pages A3)

PLAN GENERAL DES TRAVAUX

SOLUTIONS D'AMENAGEMENT PROPOSEES - 1/50 000^{ème}

STATIONS ET ARRETS PROPOSES - 1/50 000^{ème}

Pièce -E : (144 Pages A3)

1– GÉNÉRALITÉS SUR L'INFRASTRUCTURE

1.1– Principes d'insertion

1.1.1. - Sections non aménagées

1.1.2. - Aménagements ponctuels d'approche et de franchissement des carrefours à feux

1.1.3. - Aménagements en site propre continu

1.2– Principes d'aménagement pour le site propre

1.2.1. - Axial

1.2.2. - Latéral (uni ou bidirectionnel)

1.3– Caractéristiques géométriques des aménagements bus

1.3.1. - *Tracé en plan*

1.3.2. - *Profil en long*

1.3.3. - *Profil en travers*

2– *LES STATIONS*

2.1– *Caractéristiques géométriques des stations*

3– *DESCRIPTION DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS*

3.1– *Créteil*

3.1.1. - *Du terminus Créteil Abbaye au carrefour Maurice Déménitroux*

3.1.2. - *Itinéraire commun avec la ligne TVM*

3.2– *Saint-Maur-des-Fossés*

3.3– *Joinville-le-Pont / Champigny-sur-Marne*

3.4– *Champigny-sur-Marne*

3.4.1. - *La Fourchette de Champigny*

3.4.2. - *Aménagements cyclables dissociés de l'itinéraire bus*

3.4.3. - *De la Fourchette de Champigny à la fourchette de Bry*

3.4.4. - *Aménagement de la continuité des circulations douces sous trémie*

3.4.5. - *Fourchette de Bry*

3.4.6. – *Au-delà de la Fourchette de Bry*

3.4.7. - *Doublement de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées de Grande Ceinture*

3.5– *Bry-sur-Marne / Villiers-sur-Marne*

3.5.1. - *De la Fourchette de Bry au carrefour de l'Europe*

3.5.2. - *Du carrefour de l'Europe à l'entrée du Mont d'Est*

3.6– *Noisy-Le-Grand*

Pièce - F : (4 Pages A3)

1– *ESTIMATION DU COÛT DU PROJET*

1.1– *Coût d'investissement*

1.1.1. - *Les coûts d'aménagements*

1.1.2. - *Les acquisitions foncières*

1.2– Cout Matériel Roulant

1.3– Coûts d'exploitation

2– FINANCEMENT DU PROJET

Pièce - G : (610 Pages A3)

PREAMBULE

1 - OBJET DE L'ETUDE D'IMPACT

2 - CONTEXTE REGLEMENTAIRE

2.1 - Raisons pour lesquelles le projet est soumis à l'étude d'impact

2.2 - Raisons pour lesquelles le projet est soumis à enquête publique

2.3 - Présentation et contexte du projet

2.4 - Acteurs du projet

PARTIE - 1 : RESUME NON TECHNIQUE

1 - OBJET DE L'ETUDE D'IMPACT

2 - CONTEXTE GENERAL

3 - ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

3.1 - Milieu physique

3.2 - Risques

3.3 - Milieu naturel

3.4 - Milieu humain

3.5 - Cadre paysager et urbain

3.6 - Organisation des déplacements

3.7 - Synthèse

4 - DESCRIPTION DU PROJET

5 - IMPACTS DU PROJET ET MESURES COMPENSATOIRES ENVISAGEES

5.1 - Effets du projet sur le foncier

5.2 - Effets du projet sur le milieu physique et mesures envisagées

6 - EVALUATION DU COUT DES MESURES COMPENSATOIRES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

7 - *ANALYSE DES EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS DONT L'AVIS A ETE RENDU PUBLIC*

8 - *ANALYSE DES METHODES UTILISEES ET DIFFICULTES RENCONTREES*

PARTIE - 2 : ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

1 - DEFINITION DE L'AIRE D'ETUDE

1.1 - Le site

1.2 - Le projet et son emprise

1.3 - Périmètre de l'étude d'impact

2 - LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL

2.1 - Topographie

2.2 - Géologie – Géotechnique

2.3 - Pollution des sols

2.4 - Eau

2.5 - Climatologie

2.6 - Qualité de l'air

2.7 - Environnement sonore

2.8 - Les risques

2.9 - Le milieu naturel

3 - LE MILIEU HUMAIN

3.1 - Occupation du sol et emprises foncières

3.2 - Contexte réglementaire et Documents d'urbanisme

3.3 - Socio-économie

3.4 - Projets urbains

3.5 - Les réseaux

3.6 - Santé et hygiène publique

3.7 - Tourisme et loisirs

3.8 - Patrimoine

4 - CONTEXTE PAYSAGER ET URBANISTIQUE

4.1 - Le contexte paysager et urbanistique général

4.2 - Des paysages particuliers

5 - ORGANISATION DES DEPLACEMENTS

5.1 - Analyse de la mobilité du site

5.2 - Trafic routier

5.3 - Le réseau de transports en commun

5.4 - Cycles et piétons

5.5 - Le stationnement

5.6 - La sécurité routière

6 - INTERRELATIONS ENTRE LES DIFFERENTS MILIEUX

6.1 - Introduction et généralités en matière d'approche systémique

6.2 - Interactions spécifiques sur le secteur du projet Est TVM

7 - SYNTHÈSE DES ENJEUX ET CONTRAINTES DU SITE

PARTIE - 3 : ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIÉES ET RAISONS POUR LESQUELLES, EN PARTICULIER DU POINT DE VUE DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT OU LA SANTÉ HUMAINE, LE PROJET PRÉSENTÉ A ÉTÉ RETENU

1 - LE PROJET DANS LE CONTEXTE INTERDÉPARTEMENTAL

2 - LA DÉMARCHE PARTICULIÈRE DU CG94 : DÉVELOPPEMENT D'UNE DÉMARCHE OPÉRATIONNELLE D'AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

3 - PRÉSENTATION DES VARIANTES ETUDIÉES

3.1 - Grandes variantes de tracé

3.2 - Propositions d'insertion post concertation

4 - PRÉSENTATION DU PROJET RETENU

4.1 - Caractéristiques

4.2 - Exploitation

4.3 - Description par secteur

PARTIE - 4 : ANALYSE DES EFFETS (POSITIFS ET NÉGATIFS, DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS À COURT, MOYEN ET LONG TERME) ET MESURES ENVISAGÉES

1 - ANALYSE DES IMPACTS DIRECTS, INDIRECTS DU PROJET ET MESURES ENVISAGEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE POUR EVITER, REDUIRE, COMPENSER LES EFFETS DOMMAGEABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

1.1 - Définition des notions d'impacts et de mesures compensatoires

1.2 - Effets du projet sur le foncier

1.3 - Effets du projet sur le milieu physique et mesures envisagées

1.4 - Analyse des risques

1.5 - Effet du projet sur le milieu naturel et mesures envisagées

1.6 - Effet du projet sur le milieu humain et mesures envisagées

1.7 - Effet du projet sur le paysage et mesures envisagées

1.8 - Effet du projet sur l'organisation des déplacements et mesures envisagées

1.9 - Effets temporaires du projet, générés par la période de chantier et mesures envisagées

1.10 - Effets du projet sur la santé humaine

2 - ADDITION ET INTERACTION DES EFFETS DU PROJET

3 - EVALUATION DU COUT DES MESURES ET DE LEURS EFFETS, MODALITE DE SURVEILLANCE

3.1 - Coûts du projet et des mesures compensatoires

3.2 - Présentation des modalités de suivi des mesures et de leurs effets

4 - EVALUATION DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS DES NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

4.1 - Monétarisation des effets de la pollution atmosphérique et des GES

4.2 - Avantages induits pour la collectivité

5 - ANALYSE DES EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS DONT L'AVIS A ETE RENDU PUBLIC

5.1 - Ligne Rouge du Grand Paris Express

5.2 - Rénovation urbaine du quartier « Petit Pré et Sablières »

5.3 - Centre commercial « Les promenades de Champigny »

5.4 - Aménagement du Pont de Nogent

6 - COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME DE PLANIFICATION ET DE COHERENCE TERRITORIALE

6.1 - Les Plans, Schémas et programmes de planification

6.2 - Les Documents d'urbanisme locaux

PARTIE - 5 :- METHODES UTILISEES POUR ETABLIR L'ETAT INITIAL ET EVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT, JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS ET DIFFICULTES RENCONTREES

7 - ANALYSE DES METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT.

7.1 - Travail de recherche bibliographique

7.2 - La rédaction de l'étude d'impact

8 - DIFFICULTES RENCONTREES

PARTIE - 6 : AUTEURS DES ETUDES

1 - AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT

2 - AUTEURS DES ETUDES TECHNIQUES

2.1 - Etudes techniques

2.2 - Etude Acoustique

2.3 - Etude Air & Santé

2.4 - Etude Faune-Flore

ANNEXES

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE I : TABLE DES FIGURES

ANNEXE II : LISTE DES TABLEAUX

ANNEXE III : ETUDE AIR & SANTE

ANNEXE IV : ETUDE ACOUSTIQUE

ANNEXE V : ETAT PHYTOSANITAIRE DU PATRIMOINE ARBORICOLE

ANNEXE VI : BIBLIOGRAPHIE MILIEU NATUREL ET LISTE DES ESPECES OBSERVEES

Pièces - H : (12 pages A3)

ETAT DES ACQUISITIONS FONCIERES NECESSAIRES A LA FAISABILITE DU PROJET

1 - Créteil

2 - Champigny

3 - Joinville le Pont

Pièces - I : (23 pages A3)

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

1 - Présentation du projet et de son contexte

1.1 - Cadre légal de la procédure

1.2 - Contexte général du projet

1.3 - Le projet Est-TVM et les documents d'urbanisme des communes concernées

1.4 - Raison de la mise en compatibilité du PLU de Créteil avec le projet Est-TVM

1.5 - Emprises nécessaires à Créteil

1.6 - La mise en compatibilité du P.L.U de Créteil

1.6.1 - Le tracé sur la commune de Créteil

1.6.2 - Est-TVM dans le PLU de Créteil

2 - Présentation de l'état initial et des impacts du projet

2.1 - Analyse de l'état initial du site et de son environnement

2.1.1 - Milieu physique

2.1.2 - Risques

2.1.3 - Milieu naturel

2.1.4 - Milieu humain

2.1.5 - Cadre paysager et urbain

2.1.6 - Organisation des déplacements

2.2 - Description du projet

2.3 - Impacts du projet et mesures envisagées

2.3.1 - Effets du projet sur le foncier

2.3.2 - Effets du projet sur le milieu physique et mesures envisagées

2.3.3 - Analyse des risques

2.3.4 - Effet du projet sur le milieu humain et mesures envisagées

2.3.5 - Effets du projet sur le paysage et mesures envisagées

2.3.6 - Effets du projet sur l'organisation des déplacements et mesures envisagées

2.3.7 - *Effets temporaires du projet généré par la période de chantier et mesures envisagées*

2.3.8 - *Effets sur la santé*

3 - *La procédure de mise en compatibilité du P.L.U avec le projet est-TVM*

3.1 - *Modifications de la liste des emplacements réservés*

3.1.1 - *Liste actuelle des emplacements réservés*

3.1.2 - *Liste modifiée des emplacements réservés*

3.2 - *Modifications du plan de zonage*

3.2.1 - *Localisation des extraits du plan de zonage*

3.2.2 - *Extrait du plan de zonage actuel*

3.2.3 - *Extrait du plan de zonage modifié*

3.2.4 - *Extrait du plan de zonage modifié – Zoom*

Pièce - J : (7 pages A3)

EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE

1– **CADRAGE DE L’EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE DU PROJET**

2– **ETUDES DE PRÉVISIONS DE TRAFIC**

2.1– *Méthode de prévisions*

2.1.1. - *L’offre*

2.2 – *Trafic attendu*

3– **BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE**

3.1 – *Données d’entrée*

3.2 – *Avantages pour la collectivité*

3.2.1. - *Gains de temps*

3.2.2. - *Gains liés au report modal*

3.2.3. - *Gains non monétarisables du projet*

3.3 – *Evaluation socio économique du projet*

3.3.1. - *Le Taux de Rentabilité Interne (TRI)*

3.3.2. - *Le bénéfice actualisé*

3.3.3. - *Avantages apportés par l’itinéraire Est-TVM*

Pièce - K : (74 pages A3)

ANNEXES

1 – SCHÉMA DE PRINCIPE - DOCUMENT TEXTE

2 – BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

3 – AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

4 – MÉMOIRE DE RÉPONSE À L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

5 – AUTEURS DES ÉTUDES

ETAT PARCELLAIRE DE CRETEIL : (3 pages A")

ETAT PARCELLAIRE DE CHAMPIGNY : (3 pages A")

ETAT PARCELLAIRE DE CHAMPIGNY : (3 pages A")

PLANS PARCELLAIRES : (3 Plans au 1/500^{ème})

Commentaires de la commission d'enquête

La totalité des dossiers fournis semble conforme aux exigences de la réglementation, et la présentation générale du dossier, en polychromie, assez abondamment illustrée, est satisfaisante.

Cependant, quelques détails de cartographie auraient du être traités en prenant davantage en compte le fait que le dossier était principalement consultable par un public non professionnel.

D'autre part, une meilleure finition graphique dans les détails d'aménagement aurait vraisemblablement évité une importante partie des observations du public.

Enfin, la prise en considération de la micro-économie située sur le passage du projet a semblé parfois insuffisante à la commission d'enquête.

3. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1. Présentation du projet et Visites du site

Le 10 juillet 2013 , a eu lieu une réunion de présentation à laquelle assistaient , outre les quatre commissaires enquêteurs ,Mme Masson ,chef de projet au service des Grands Projets (CG) ,Mme Coito conducteur d'opération(CG) ,M. Horrenberger coordonateur territorial (CG , Etudes générales et Transports) , M.Legoux chef de bureau Urbanisme à la DCRT (préfecture) et Mme Duparc responsable des EP - DCRT (préfecture).

Le même jour, les membres de la commission (titulaires et suppléant) et les participants à la réunion ont fait la visite du site, c'est-à-dire parcouru l'ensemble du trajet prévu pour l'EST-TVM, sous la conduite de Mme Masson, pour intégrer au mieux le projet ,ses caractéristiques et ses enjeux, ainsi que le contexte général de sa mise au point.

La commission a pu ainsi voir les principaux endroits présentant les problématiques les plus difficiles : Pont du Petit Parc, fourchettes de Bry sur Marne et de Champigny-sur-Marne, vieux Saint-Maur-des-Fossés, avenue Floquet, carrefour de la Croix Souris...

3.2. Réunions de la commission d'enquête

Au cours de l'enquête, et particulièrement après la réception des observations du public, la commission s'est réunie à plusieurs reprises :

- le 10 juillet la commission a également paraphé les registres d'enquête et a reçu les dossiers définitifs
- le 19 septembre, pour cadrer les grandes lignes du rapport et commencer à réfléchir au procès -verbal de synthèse en fonction des observations déjà connues
- le 4 octobre, réunion de travail suivie par une réunion aux services techniques du CG avec M. Echtler et Mme Masson
- le 16 octobre en préfecture pour une réunion de travail sur le fond du rapport et la finalisation du tableau d'analyse des observations du public
- le 16 octobre, aux services techniques du Conseil Général pour la remise du rapport de synthèse et du tableau d'analyse des observations du public, à Mme Masson, en présence de Mrs Le Treust et Bourgon du BET du projet (amenés à participer aux éléments de réponse)
- le 23 octobre pour une réunion de travail sur le rapport
- le 5 novembre pour une réunion de travail sur le rapport et l'élaboration des différents avis à donner
- 13 novembre pour la mise au point quasi définitive du rapport et des avis

- le 18 novembre pour la dernière vérification et les signatures.

3.3. Rencontres avec les élus ou autorités locales

A leur demande, la commission d'enquête a rencontré en cours d'enquête :

- à Joinville-le-Pont, le 19 septembre 2013, M. G. Nérin, adjoint, conseiller général, qui a confirmé le côté indispensable de ce projet, même si quelques problèmes devaient encore être réglés (tourne-à-gauche, continuité partout du site propre)
- à Noisy-le-Grand, le 23 septembre 2013, M. Pajon, maire, (accompagné du directeur du service urbanisme et de Mme Rivière du service urbanisme), qui a peu apprécié les remarques du commissaire enquêteur sur le registre, faisant état de l'ignorance de l'enquête par le personnel de l'accueil, et qui a précisé l'intérêt du projet pour Noisy-le-Grand, ainsi que les remarques faites par la commune sur certains points auxquels elle tenait, compte-tenu de son développement futur, et qu'elle développerait dans le registre d'enquête publique.
- à Bry-sur-Marne, le 30 septembre 2013, M. Roblin, premier adjoint, conseiller général, qui a précisé que la commune était pour ce projet, qu'elle souhaitait le voir aboutir le plus rapidement possible ; il a fait deux remarques: le souhait d'un arrêt supplémentaire et celui d'un changement de nom de station (hôpital "oublié").

3.4. Permanences

Les quatorze (14) permanences prévues par l'arrêté inter-préfectoral ont eu lieu les jours et heures fixés par celui-ci, et se sont déroulées sans incident notable, mais de manières différentes, certaines marquées par peu de public, d'autres par un public très abondant :

- Joinville-le-Pont, mercredi 4 septembre 2013 présence de deux commissaires
- Saint-Maur-des-Fossés, jeudi 5 septembre 2013 nombreux visiteurs
- Bry-sur-Marne, samedi 7 septembre 2013
- Noisy-le-Grand, mardi 10 septembre 2013
- Champigny-sur-Marne, jeudi 12 septembre 2013 très nombreux visiteurs (30 personnes) **présence de deux commissaires**
- Créteil, lundi 16 septembre 2013 quelques visiteurs,
- Saint-Maur-des-Fossés, mercredi 18 septembre 2013 très nombreux visiteurs en continu, **présence des trois commissaires,**

- Joinville-le-Pont, jeudi 19 septembre 2013 nombreux visiteurs, 27 personnes, **présence des trois commissaires en fin de matinée**
- Villiers -sur-Marne, vendredi 20 septembre 2013 de 9h à 12h
- Champigny-sur-Marne, Vendredi 20 septembre 2013 de 14h à 17h public très important en continu et dès l'ouverture de la permanence (36 personnes), **présences des trois commissaires**
- Noisy-le-Grand, mercredi 25 septembre 2013
- Créteil, jeudi 26 septembre 2013 quelques visiteurs
- Champigny-sur-Marne, samedi 28 septembre 2013 très nombreux public en continu (59 personnes), **présence des trois commissaires**
- Bry-sur-Marne, lundi 30 septembre 2013 présence de deux commissaires.

3.5. Consultation du dossier, accès aux documents

L'arrêté inter-préfectoral et les affiches précisait les lieux de permanences et de consultation du dossier, car dans certaines communes, il ne s'agissait pas de la mairie principale.

On peut noter cependant que dans les communes où la consultation se faisait en dehors des mairies principales, il n'était pas toujours évident pour le public d'accéder aux documents.

3.6. Recueil des registres et des documents annexes

Les registres d'enquête publique ont été envoyés en préfecture par les communes pratiquement sans délais, celui de Villiers -sur-Marne ayant cependant subi un retard.

3.7. Examen de la procédure

Il n'appartient qu'au tribunal administratif de se prononcer sur la légalité de la procédure, et il n'est nullement du domaine de la commission d'enquête de porter une appréciation sur ce sujet. Cependant elle peut préciser s'il lui semble que la procédure de l'enquête est légale et qu'elle a été respectée. En l'occurrence, en fonction des éléments dont elle a disposé, il lui semble effectivement que l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de transport en commun en site propre EST TVM, la mise en compatibilité du plan d'urbanisme de la commune de Créteil, et l'enquête parcellaire correspondante a été globalement correctement traitée tant du point de vue technique que de la législation en vigueur.

4. APPRECIATION DU PROJET

4.1. Préambule

Une liaison de transport collectif en rocade entre Versailles et Marne-la-Vallée a été inscrite dans le SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) dès 1976. Succédant en 1994 au SDAU, le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) précisait le projet d'une liaison de rocade d'Antony à Noisy-le-Grand Mont d'Est.

Le premier tronçon de cette rocade, dénommée Trans Val-de-Marne (TVM), reliant Rungis à Saint-Maur/Créteil RER A est entré en service en octobre 1993. Le prolongement à l'ouest du TVM, depuis le MIN de Rungis jusqu'à la gare de la Croix-de-Berny du RER B à Antony (92), est entré en service en juillet 2007.

A l'est, dès 1998-99, parallèlement aux études du prolongement ouest de la Croix de Berny, un prolongement de la ligne de Créteil à Noisy-le-Grand Mont d'Est, a été étudié par le STIF et la RATP, portant sur une douzaine de tracés et leurs variantes. Les résultats de ces études désignèrent l'itinéraire par Saint-Maur-des-Fossés via le pont du petit Parc comme le plus attractif au regard du nombre de personnes desservies (habitants et emplois) et des gains de temps pour les voyageurs.

Ce premier projet de prolongement de la ligne TVM vers l'est a été inscrit au Contrat de Plan - Etat - Région 2000-2006. Il envisageait un prolongement du TVM en site propre continu jusqu'à la gare RER E de Champigny les Boullereaux avec un élargissement de la voirie à Saint-Maur-des-Fossés (Avenue de la Libération) et à Champigny-sur-Marne/Joinville-le-Pont (avenue Charles Floquet).

Le 8 avril 2005, le STIF fixait en Conseil les objectifs du projet Est-TVM : « créer des itinéraires majoritairement en site propre permettant d'améliorer les liaisons de Créteil vers l'Est du Val-de-Marne en direction de Noisy-le-Grand (93) d'une part et de Val-de-Fontenay d'autre part ; faciliter le maillage des bus de ces tracés avec l'ensemble du réseau radial structurant desservant le Val-de-Marne... »

Ces objectifs furent confirmés par le volet transport en commun du projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé par le Conseil régional en 2008.

4.2. Cadre général dans lequel s'inscrit le projet

4.2.1. Généralités

Le projet de Transport en Commun majoritairement en Site Propre « Est-TVM » permet de relier entre elles les communes de Créteil, Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand. Cette liaison constitue avec le TCSP Pompadour-Sucy-Bonneuil (ligne

393), la première étape de maillage du réseaux de Transports en Commun à Haut Niveau de Service en rocade de l'est du département du Val-de-Marne, complémentaire de la future ligne de bus à haut niveau de service Altival, et des lignes Rouge et Orange de métro automatique du Grand Paris Express, ainsi que du réseau structurant existant (RER A et E, TVM). Compte tenu des objectifs et de la situation du projet de prolongement, il est apparu souhaitable de retenir un secteur d'étude comprenant vingt-neuf communes. Celui-ci est composé :

D'un secteur proche limité aux huit communes directement concernées par le projet :

- Créteil, Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont (variante), Saint-Maurice (variante), Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand.

D'un secteur élargi regroupant vingt-et-une communes susceptibles de bénéficier des avantages procurés par Est-TVM. Il s'agit des communes de :

- Dans le Val-de-Marne :

Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Paris, Saint-Mandé, Maisons-Alfort, Alfortville, Choisy-le-Roi, Valenton, Limeil-Brévannes, Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Ormesson-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Le Plessis-Tréville et La Queue-en-Brie.

- En Seine-Saint- Denis :

Gournay-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance

- En Seine-et-Marne :

Pontault-Combault, Emerainville et Champs-sur-Marne.

4.2.2. Concertation

La concertation pour les projets d'aménagements, définie par l'article L.300-2 du code de l'Urbanisme, prévoit « d'associer les habitants, les associations et les autres personnes concernées à l'élaboration du projet ».

Le premier projet, EST TVM, a été profondément remanié au regard, des avis formulés par les Municipalités concernées par le projet, et des contraintes d'aménagement sur le territoire de certaines communes.

C'est le projet modifié, « EST TVM », qui était soumis à la concertation du 2 mai au 2 juin 2006 sur les communes de Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand et du 22 janvier au 23 février 2007 à Créteil.

Cette concertation avait pour objectif de consulter les habitants, associations et usagers sur ce projet de liaison directe entre Créteil et Noisy-le-Grand en transports en commun. Elle a permis à toutes personnes et instances d'être informées sur le contenu du projet et d'exprimer leurs avis sur ce projet EST TVM et sur ses variantes d'insertion et sur les aménagements proposés. Elle permet d'orienter les choix des variantes d'insertion et des

aménagements, qui seront approfondis ensuite par d'autres études.

Les modalités de la concertation ont été les suivantes :

- parution d'avis d'information dans la presse locale, dans les quotidiens *le Parisien* des mardi 9 mai 2006 et jeudi 18 janvier 2007 ; et *l'Humanité* des mercredi 10 mai 2006 et jeudi 18 janvier 2007 (annonces légales en annexes)
- parution d'un avis d'information dans le magazine « Connaissance du Val-de- Marne ». n° 225 de mai 2006
- parution d'un avis d'information sur le site Internet du STIF et dans les mairies de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Joinville-le-Pont, Noisy-le-Grand, Saint-Maur-des-Fossés, Villiers-sur-Marne et Créteil
- mise à disposition du public dans toutes les mairies des communes concernées par le projet d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations
- tenue d'une exposition dans les communes concernées par le projet, ainsi qu'à l'Hôtel du Département et à la maison de la RATP
- organisation de 6 réunions publiques de concertation
- boîte à lettres électronique mise à la disposition du public pour s'exprimer sur le projet pendant toute la durée des deux phases de concertation : est-tvm@stif.idf.fr ; 6 réunions publiques ont été organisées pour présenter aux habitants le projet et son intégration sur le territoire.

Lors de ces réunions publiques, des fiches papier étaient mises à la disposition des participants pour qu'ils puissent exprimer par écrit leurs remarques, questions avis (fiches à retourner aux organisateurs pendant ou après la réunion publique).

Ces réunions ont eu lieu :

Le 11 mai 2006 à 20h à Joinville-le-Pont. Salle des Fêtes, mairie

Le 15 mai 2006 à 20h30 à Champigny-sur-Marne. Gymnase Pierre Tabanelli

Le 17 mai à 19h à Noisy-le-Grand, salle Gérard Philippe, mairie

Le 22 mai 2006 à 20h30 à Saint-Maur-des-Fossés, école élémentaire Auguste Marinville

Le 29 mai 2006 à 20h30 à Champigny-sur-Marne. Salle Jean Vilar

Le 6 février 2007 à 20h30 à Créteil. à C Ecole Nationale de Musique Marcel Dadi

La concertation a permis à tous ceux qui le désiraient de s'informer et de faire part de leurs avis et remarques ou de poser des questions qui les intéressaient sur le projet EST TVM.

Voici la synthèse des points abordés sur le projet, son opportunité, l'offre de transport, les aménagements proposés.

Les choix fondamentaux :

- L'opportunité du projet
- L'itinéraire

L'offre de transport :

- Transports en commun versus automobile ?
- EST TVM versus transports en commun ?
- Demandes spécifiques

Les aménagements proposés :

- A Créteil
- A Saint-Maur-des-Fossés
- Avenue Charles Floquet à Joinville-le - Pont et Champigny-sur-Marne
- Avenue du général de Gaulle à Champigny -sur-Marne
- Boulevards Georges Méliès et du Mont d'Est à Bry-sur-Marne et Noisy-Le-Grand
- Aménagements connexes pour les cyclistes et les piétons

Avis sur la concertation :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Maître d'ouvrage du projet EST TVM. a pris acte des avis, remarques et demandes formulées lors de la concertation.

La concertation met en avant certains points :

Il existe une grande disparité dans la participation du public selon les communes Les habitants de Saint-Maur-des-Fossés et de Champigny-sur-Marne se sont particulièrement exprimés sur le projet. A l'inverse, à Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand, il n'a suscité qu'une très faible voire aucune participation.

Le principe d'une liaison entre Créteil et Noisy-le-Grand n'est pas remis en question. Les remarques et critiques formulées portent surtout sur les conditions d'aménagement et non sur l'opportunité du projet.

Ainsi, 2069 avis d'habitants et de riverains ont été recueillis et pris en considération. Cette consultation du public confirmait le principe d'une liaison de bus de Créteil à Noisy-le-Grand, les remarques portant essentiellement sur les propositions d'aménagement.

Cependant, à l'issue de la concertation, la commune de Saint-Maur-des-Fossés a demandé l'étude d'un itinéraire alternatif passant par Saint-Maurice et par Joinville-le-Pont afin d'éviter la traversée du Vieux Saint-Maur. Cette étude fait donc l'objet de la première variante de tracé. Par ailleurs, d'autres demandes de variantes de tracé ont été exprimées par les communes. La commune de Bry-sur-Marne a souhaité que soit étudiée une variante passant à l'intérieur de la zone I.N.A. / S.F.P., en cours de mutation, afin d'en permettre une meilleure desserte. La commune de Noisy-le-Grand a, quant à elle, demandé que le site propre fasse le tour du Mont d'Est pour limiter les impacts sur les espaces paysagers et sur l'architecture urbaine de son cœur de ville.

Commentaires de la commission d'enquête sur la concertation

La concertation concernant le projet mis à l'enquête publique a été effectuée conformément à la législation, et avec les formes prévues par elle, mais très en amont du projet définitif, et de l'enquête publique correspondante, ce qui n'a pas été favorable, compte-tenu également de ce que certains intervenants au moment de la concertation ont eu l'impression que leur démarche avait été inutile.

Afin d'approfondir la connaissance du dossier, un membre de la commission d'enquête s'est rendu au STIF pour consulter les éléments de cette concertation.

Il a pu constater qu'on avait dans les résultats de la concertation le même profil d'interventions que dans les observations du public lors de l'enquête qui venait de se dérouler avec trois points de fixation principalement : désaccord total sur Saint-Maur-des-Fossés, problèmes de dessertes, stationnements et accès à Joinville-le-Pont et Champigny-sur-Marne.

Il a semblé à la commission d'enquête qu'une meilleure prise en compte de certains éléments réels et de bonne foi qui ressortaient de la concertation et pour lesquels il faudra trouver une solution lors du projet aurait permis d'éviter un grand nombre d'observations, et évité également un rejet de principe du projet à certains endroits.

4.2.3. La place de l'EST TVM dans les transports en commun de l'Est Parisien

La mise en place du Grand Paris Express (GPE) confirme l'intérêt du projet EST-TVM qui lui est parfaitement complémentaire, lui conférant à l'échelle locale une fonction de maillage et de rabattement vers les gares du GPE, tout particulièrement celle de « Saint-Maur – Créteil », directement desservie par le projet.

Le réseau de transport en commun à haut niveau de service à l'est de Créteil étant aujourd'hui exclusivement organisé en radiale depuis Paris, le projet EST-TVM constitue une première étape dans la réalisation de maillons en rocade à l'est de Créteil, reliant Créteil aux portes de la Seine-Saint-Denis.

Le projet EST-TVM a vocation à répondre aux besoins de déplacements de proximité en favorisant le report modal des déplacements en radiale depuis la voiture vers les transports en commun le long de l'itinéraire. En effet, alors qu'en 1999, dans le périmètre des communes directement concernées par le projet, les transports en commun étaient déjà largement utilisés à destination de Paris (59% des déplacements domicile travail), la part modale des transports en commun des déplacements domicile-travail à l'intérieur même du périmètre était encore faible (19%, contre 45% pour la voiture).

Les aménagements EST-TVM contribueront donc à développer l'offre de transport en commun à haut niveau de service entre Créteil et Noisy-le-Grand, favorisant notamment les rabattements vers les pôles RER et du métro du Grand Paris Express, afin de répondre aux besoins de déplacements de plus longue distance. L'opération EST-TVM permettra d'atténuer les carences de déplacements en transports en commun à la fois du secteur proche, mais également du secteur plus étendu, en assurant un maillage efficace avec le réseau lourd de TC (Métro ligne 8 et Ligne Rouge du Grand Paris Express, RER A et RER E), ainsi qu'avec le réseau structurant d'autobus (TVM, TCSP Pompadour-Sucy, etc...).

Par ailleurs, les aménagements nouveaux en faveur des transports en commun sont accompagnés d'une requalification de l'espace public, améliorant le cadre de vie des riverains, favorisant les modes de déplacements actifs le long d'EST-TVM, en sécurisant les cheminements cyclables, améliorant le confort des trottoirs.

En conclusion, l'opération EST-TVM permettra de répondre globalement aux objectifs généraux consistant en une amélioration de la mobilité urbaine et en l'embellissement du cadre de vie à travers cinq axes de progrès :

- Répondre à un besoin croissant de transport de surface en rocade,
- Conforter le maillage entre les différents modes de transports existants et futurs sur le secteur,
- Améliorer la desserte locale et renforcer les liaisons avec les communes limitrophes,
- Réaménager le paysage urbain le long de l'itinéraire,
- Faciliter la vie quotidienne des habitants (sécurisation des cheminements piétonniers, création de pistes cyclables, meilleure organisation des stationnements, etc...).

4.2.4. L'Opportunité du Projet de l'EST TVM

L'opportunité d'une liaison entre Créteil et Noisy le Grand est admise par quasiment tout le monde y compris de manière implicite par les opposants au projet EST TVM. En effet les principales remarques ont porté sur les aménagements proposés plutôt que sur l'opportunité du projet. L'argument majeur du projet repose sur le fait que celui-ci permet d'offrir une meilleure accessibilité à tous types d'équipements pour les personnes ne disposant pas de voiture, grâce à une desserte par bus, qui évite de nombreuses correspondance ou un trajet via Paris.

4.3. Consultation des personnes publiques associées

Un procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées pour le projet TCSP "EST TVM" et la mise en compatibilité du PLU de Créteil a été établi le 3 juin 2013 à la DRIEA.

Etaient présent à cette réunion pour :

La DRIEA - M. Maisonnave Couterou - Mme Soulié

Le STIF - M. Clement

La Ville de Créteil - M. Lenoir

Le CG94/DADT/SPOT - Mme Lenoir - M. Ben Miled

Le CG94/DAJ/AF - M. Pézard - M. Benoist

Le CG94/DTVD/SGP - Mme Masson

Invités non représentés :

La Chambre Interdépartementale de l'agriculture d'ile de France

La Chambre des métiers et de l'artisanat du Val de Marne

Le Conseil régional d'ile de France quant à lui s'est excusé.

L'objet de cette réunion portait sur l'examen conjoint du dossier de mise en compatibilité du PLU de Créteil avec le projet EST TVM.

La ville de Créteil soutien le projet EST TVM et accepte d'intégrer la demande de mise en compatibilité au cours de la révision du PLU de 2013 dans lequel sera intégré un emplacement réservé supplémentaire N°5 correspondant aux parcelles nécessaires au passage de l'EST TVM.

Le compte rendu de cette réunion se trouve en pièce jointe N° 7

4.3.1. Textes réglementaires et application de la loi Grenelle 2

L'article L11-1 du code de l'Expropriation prévoit que l'expropriation pour cause d'utilité publique d'un bien ne peut être prononcée qu'autant qu'elle aura été précédée d'une déclaration d'utilité publique intervenue à la suite d'une enquête. Ce même article précise que l'enquête publique sera réalisée selon les modalités prévues au chapitre III du Titre II du livre 1er du code de l'Environnement (articles L123-1 et suivants).

L'article L123-1, en vigueur depuis le 1er juin 2012 stipule que « 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 L123-2. Les

observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

Les conditions de réalisation de l'enquête publique ont été modifiées par le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement en application de la loi Grenelle 2 promulguée le 12 juillet 2010.

Ce décret prévoit que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la réalisation d'aménagements susceptibles d'affecter l'environnement doit être réalisée selon les modalités décrites aux articles R123-1 et suivants du code de l'Environnement

La réalisation des travaux, ouvrages et installations du projet Est-TVM nécessitent la mise en compatibilité de certains documents d'urbanisme (Plans d'Occupation des Sols (POS) ou Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), ainsi que le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France etc.) dans les formes prévues par l'article R123-23 du code de l'Urbanisme et suivants. Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique font l'objet d'un dossier de mise en compatibilité joint au dossier d'enquête d'utilité publique (Pièce I du présent dossier). Il ne concerne que la commune de Créteil et est produit de manière itérative en concertation avec la commune, par l'intermédiaire de réunions d'échange. Tout ceci est réalisé dans l'objectif de préparer la réunion d'examen conjoint organisée par le préfet dans le cadre de la procédure d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme prévue par l'article L123-16 du code de l'Urbanisme.

En effet, conformément à l'article L123-16 du code de l'Urbanisme, « la déclaration d'utilité publique [...], d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint du représentant de l'Etat dans le département, du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, du maire de la commune sur le territoire de laquelle est situé le projet, de l'établissement public mentionné à l'article L122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L121-4, et après avis de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article L123-6, du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan. ».

4.3.2. Prise en compte des remarques sur l'avis de l'autorité environnementale

Information relative à l'absence d'observations de l'autorité environnementale.

L'autorité environnementale a été saisie sur le dossier de déclaration d'utilité publique relatif au projet de transport en commun en site propre Créteil-Noisy le Grand Mont d'Est, EST TVM présenté par le Conseil Général du Val-de-Marne.

L'accusé de réception est daté du 21 mars 2013.

Conformément à l'article R.122-7 du code de l'Environnement, aucun avis de l'autorité environnementale n'ayant été formellement produit dans le délai de deux mois, la demande donne lieu à une note d'information relative à l'absence d'observations sur le dossier.

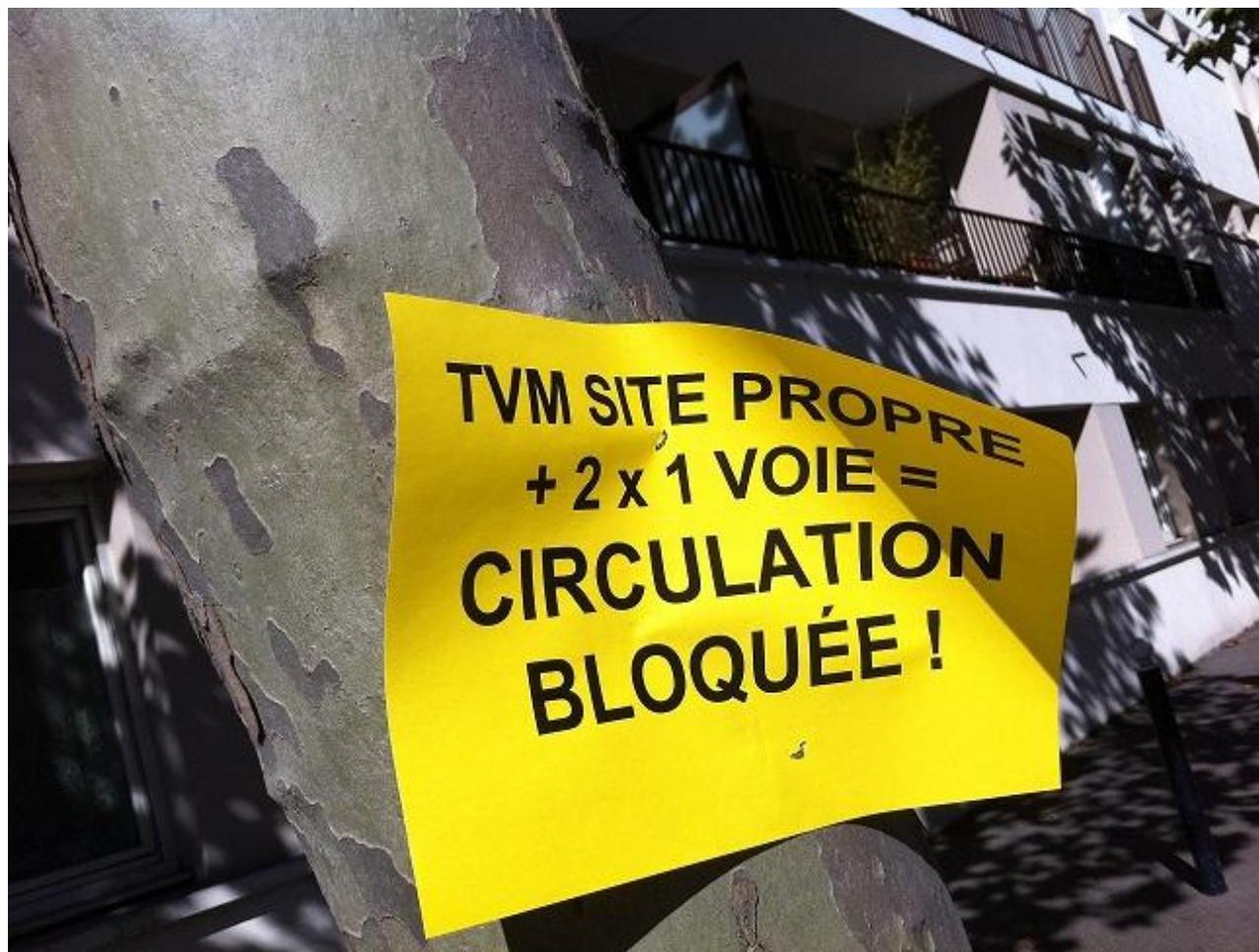
5. OBSERVATIONS DU PUBLIC



EST TVM

5.1. Analyse des observations formulées lors de l'enquête publique





n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
CRETEIL							
1	16/09	M.Fittes Pdt copro.	Sorties rue Deménitroux et rue des Mèches comment ? Copropriété Du Fief	2		1	
2	16/09	M.P.Monbellet Quartier Champcueil	Rond-point semble une bonne solution - pistes vélos bienvenues Avenir du jeu de boules...	6		1	
3	26/09	Ano.	Bus 317 ? EST/TVM différent de TVM/EST ? période des travaux - est-il possible de mettre le bus en service avant 2017 ?	1			1
4	26/09	Mmes Cercley, Juan, Coulon, Mrs Berrios, Kaspi, Elus de Saint-Maur	TVM : mauvais pour Saint-Maur - donc prolongement EST sera mauvais : études obsolètes (évolution démographiques -Grand Paris) Rétrocession promises par le CG doit être effective - sécurité abords des groupes scolaires - restructuration du réseau de bus (GP) - utilité non avérée, coût, insécurité - opposition au projet	1-8-9		1	
5	26/09	M.M.Fournier-Karo	Aménagement de la rue René Arcos à Créteil (piste cyclable, sécurisation) - cheminements cyclables continus - passerelle au pont du Petit Parc - sécuriser l'arrêt Saint-Maur Créteil RER maintien de la ligne 317	1-7		1	
6	26/09	MmeE.Guibert	Sorties (copropriété, commerces pompiers) rue Deménitroux -sens de circulation dans la copropriété- frais- dépose minute ? - places de parking rue des Mèches - piste cyclable gêne	2-7		1	
7	26/09	illisible	25 rue des Mèches - accessibilité - dépose minute - sens de circulation dans copropriété- frais - traversée des clients	2-4		1	
8	26/09	P.Nicol	Sortie de la résidence du Fief (350 appartements), double sens non possible - redistribution de la circulation dans le site - frais - piétons et commerces - feux de circulation ? - souhaite rencontrer le projeteur pour étudier les possibilités	2		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
9	26/09		Souhaite que les responsables des comités de quartiers participent à l'avance des projets (intermédiaires avec population)	0			
10	26/09	DGST Créteil	Remarques de la commune sur les aménagements prévus : rue Jean Moulin, terminus ligne 217, avenue F.Mauriac, carrefour Mauriac/ Deménitroux, carrefour Mèches /Deménitroux - problèmes avenue de la France Libre qui vont augmenter : revoir itinéraire lignes K et 23				
SAINT MAUR DES FOSSES							
1	29/08	M.P.Quest	Ligne 15 du futur métro n'apparaît pas - propositions : rabattement vers nouveau métro, traversée par pont de Joinville, rue du pont de Créteil - tracé par vieux St Maur étroit, virages - <i>présence d'anciennes carrières</i> - fréquences difficiles TVM actuel pratique - économie	9		1	
2	nc	Mme P.Beaunoux	Redondances avec actuel - coût - tracé - trajet alternatif - traversée (fréquences) - bruit - risques - circulation - stationnement - NON	4-9		1	
3	01/08	Mme G.Carbonari	Oui aux projets Pour l'amélioration des transports à Saint-Maur		1		
4	04/09	M.R.Douville	Favorable au projet -renforcement des transports, désenclavement Champigny -relation avec Ouest - modernité		1		
5		idem	A Revoir après mise en service du futur métro	9		1	
6	nc	Mme F.Sousa	Couteux, inutile - contre	8		1	
7	05/09	M.E.Sioulides	Pourquoi ne pas passer par la rue des Remises	9		1	
8		M.Darche	1 article de presse (CG), 1 encadré de presse, 1 page de texte : habitants opposés au projet - avis des citoyens - itinéraires alternatifs - bus actuels peu remplis - embouteillages - écologie - harmonie avec le territoire	9		1	
9	05/09	MMme JP Robert	(2 pages) Projet pas compatible avec performances recherchées et en terme d'itinéraire - densités d'habitants étonnantes (justificatives...) - erreur stratégique : ignorance des quartiers d'immeubles - bureaux -	9		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			pas de liaison directe transversale - si passage par la gare de Joinville : connexion avec bus et RER - mauvais fonctionnement à prévoir (gabarit) - 2000 habitants contre ce projet - bon emploi des deniers publics -				
10	05/09	Mme Dahlmann	Il faut aménager le carrefour Condé (plus de bouchons)	2			
11	05/09	Mme Texier	Contre la suppression du 317 aux gares de Nogent et Villiers (on ne peut plus aller sur Noisy-le-Sec)	1		1	
12	05/09	Bernachon	Pas d'intérêt de changer le circuit actuel si le bus ne passe pas en site propre	1		1	
13	05/09	M.D.Milcent	Circuit aberrant -St Maur opposée- cadences de passage ne pourront être maintenues aux heures de pointe - privilégier le circuit par St Maurice, Joinville, Champigny (tissu urbain plus important) - gare de Joinville appropriée - jonction avec 15 GP	9		1	
14	06/09	MMme J.P. Fourrier	Projet coûteux et lourd - déconnexion d'avec la ligne 15 GP - lignes presque parallèles - pas judicieux - il faudrait attendre - respect des citoyens - avis défavorable	8-9		1	
15	06/09	Mme P. Graf	Projet présenté est un piège pour le quartier du vieux St Maur - il faut s'y opposer	1		1	
16	07/09	M.JR Tessier	Projet va congestionner le centre-ouest de St Maur -tracé par Joinville préféré (desserte de la gare, point de croisement important) - pas de profit pour les habitants de St Maur - nuisances - congestion du trafic - s'oppose	1		1	
17							
18	07/09	Mme M.Joguet	Embouteillages de la Croix Souris - un passage de bus en plus : aberrant - tracé pas approprié - pourquoi ne pas prendre les grands axes ? - s'oppose	9		1	
19	09/09	MMme Baron	Contre le projet -Ave Libération saturée, ne peut avoir plus - pollution, surcharge du pont - 317 pas entièrement occupé - investissement - ligne 15 GP - arbres supprimés - environnement, riverains	1-9		1	
20	09/09	Famille	"experts" n'ont jamais circulés dans le quartier - saturation - quartier	1		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
		Poulichard	détruit - il faut arrêter le projet				
21	09/09	Y.Jouvenel	Positif : projet dans la continuité de TVM existant - variante par Joinville insuffisamment étudiée ? - continuité cyclable pas assurée - pont du Petit Parc saturé, le sera un peu plus - double en partie le futur métro - où sont les aires de stationnement pour les voitures ? (report modal) - pas d'aménagements de détails prévus (or, possibles) - aucun intérêt, projet à refuser	9-7-4	1		
22	10/09	M.Matrico	Tracé inadapté aux rues du vieux St Maur - destructeur de l'environnement - tracé alternatif par Joinville - refus	9		1	
23	10/09	Mme C. Bouclet	Est pour la prolongation du tracé (utilise le tronçon existant) - moins de circulation routière, donc de pollution - piste cyclable souhaitée	4	1		
24	10/09	M.JM Foenix	Pourquoi prolonger ? (existe le 317) - investissements plus utiles : réparations des chaussées, financement nouvelle ligne de métro 15	9		1	
25	10/09	R.Guillet	"prolongement" : expression trompeuse - c'est une nouvelle ligne - éclairément à obtenir sur trajet entre pont du Petit Parc et gare de Créteil	1		1	
26	11/09	nc	Préservation du cadre de vie - embouteillages plus importants encore - tracé par Joinville meilleur (site propre, meilleur pour usagers)	9		1	
27	11/09	JC Papillon	Projet pas adapté - pourquoi tracé par Joinville rejeté ? - Ave Libération saturée, régularité prévue pas possible - coût - intersections courtes : aggravation de la circulation - exploitation cahotique si pas d'aménagements - projet aberrant à réexaminer (Joinville)	9		1	
28	12/09	Bouchet	Contre le projet - autre trajet proposé -	9		1	
29	12/09	nc	Oui au prolongement du TVM - priorité aux TC - il faut adapter la voirie pour cette priorité		1		
30	14/09	nc	Priorité aux TC - aménagement optimisé avec GP (gare de ST Maur/Créteil)	9	1		
31	14/09	M.D.Couillaud	Opposition au projet sous cette forme - tracé alternatif pas suffisamment pris en compte - meilleure desserte de St Maur, site propre - avenues pas dimensionnées - gaspillage (317 existe),	1-9		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			parallèle au GP ! - stationnement				
32	17/09	Mme E. Bouffard-Savary	Projet "bloqué" par St Maur, mais revu (pas de SP dans St Maur, bus simple) - faciliter la vie quotidienne et la mobilité, alléger la circulation automobile, réduire les nuisances = arguments en faveur du TVM - il y a des postures "politiciennes", même si tout le monde est convaincu de la nécessité d'EST/TVM qui ne doit pas être pris en otage, simple nouvelle ligne de bus	1		1	
33	17/09	Famille Texier	St Maur village dans la ville - bus articulé toutes les 5 minutes - avenue pas prévue pour de tels passages - refus de l'agrandissement de l'avenue de la Libération - NON au TVM - ne pas détruire nos quartiers	1		1	
34	17/09	Guérin (?)	Prolongement inutile (GP lancé) - fréquences de 5 minutes dans les petites rues - carrefours - embouteillages - avantage mince ! - existence du 317 - écoles - NON - alternatives	1		1	
35	18/09	André (?)	Pouvoir = argent - renflouer l'état plutôt que de ponctionner les classes moyennes - bitume, béton, pollution : assez	9		1	
36	18/09	M.Basini	Opposé au projet par l'avenue de la Libération : inadapté, destructeur de l'environnement, onéreux, obsolète (GP), existence du 317 - tracé alternatif par Joinville, moins cher - augmenter la cadence du 317	1-9		1	
37	18/09	Mme Darche Pétition	Tract : quartier non adapté, crèche, écoles (pollution), nuisances, embouteillages, besoins pas évalués - améliorer la ligne A - que devient le projet si prévisions non tenues ?	9		1	
38	18/09	nc	Dans St Maur = non-sens - arguments avancés faux (qualité de vie, égalité dans déplacements, économie) - pollution, bouchons - desserte mal étudiée (GP) - les élus qui maintiennent ce projet devraient prendre le 317 à 18h (réalité vécue)	1		1	
39	19/09	M.C.Lejarre	Suggère tracé alternatif par Bld Mal Bertrand : meilleure desserte en nombre, coût - augmenter les fréquences du 317 - tracé inadapté, destructeur de l'environnement, cher	9		1	
40	18/09	MMme.F.Cautain	Défavorable : rues étroites, bruit, pollution, destruction du site, circulation difficile, double emploi(GP)	1		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
41	18/09	M.N.Clodong par Mme S.Lagarde	Opposition, comme beaucoup de saint-mauriens - tracé inadapté - environnement - coût - obsolète (GP)- fonctionnement ne sera pas satisfaisant (rues, carrefours) - le département demandera un site propre : catastrophe urbaine pour St Maur -aménagements importants nécessaires - suppression de nombreuses places de stationnement - nuisances - tracé alternatif par Joinville et St Maurice, augmenter la fréquence du 317	4-9		1	
42	06/09	M.B.Martin	(2 pages) Projet pas suffisamment abouti - site propre incomplet - sera peu emprunté : trop long - dégénérescence du quartier (St Maur) - trajet "harmonieux" proposé - devenir des lignes de bus - rapport vitesse/remplissage/rentabilité/environnement à étudier	1		1	6
43	18/09	M.M.Auger	Dommage que ne soient pas proposés des aménagements de voirie à St Maur (vélos, largeur des voies, trottoirs)	1			
44	18/09	M.A.Semlie	Nécessaire de laisser la libre circulation des automobiles sur le pont du Petit Parc et sur les rues utilisées par le TVM - circulation difficile dans le quartier - être attentifs aux habitants du quartier	1		1	
45	18/09	Mme S.Laureaux	Désaccord - aucun intérêt (après 19h 317 vide) - écoles, accès difficile - 317 suffisant (le renforcer) - passer par St Maurice (où manquent bus, RER) - il y a des routes plus grandes - bruit - tracé inapproprié - NON	1-9		1	
46	18/09	M.E.Laureaux	(4 pages) - nombreuses remarques sur documents - tracé alternatif ? pas de réponse dans dossier - trafic sous-évalué - reprise d'éléments du dossier - foyers d'emploi non desservis - impacts socio - économiques faux, études insuffisantes- incohérence des tracés (tracé par Joinville) - réorganisation des bus - riverains ? - argent public (gaspillé sur des projets incohérents)	8-9		1	
47	18/09	S. Enjalbert	Contre - service sera discontinu, environnement impacté, plus de carburant pour le même nombre de personnes, il n'y aura pas de régularité, virage en épingle à cheveux (idiotie), riverains - passer par Joinville, une grande route...	1-9		1	
48	18/09	MMme	Contre - environnement, autres projets,	0		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
		Lauvergue					
49	19/09	M.R.Quenin	Projet inutile (GP, variante Joinville, 317 non plein) - gaspillage des deniers publics - nuisances et pollution (milieu urbain dense, rues étroites, points noirs (description) - bus actuel maintenu, ou bus de grande capacité - ralentissement à prévoir - défavorable	1-9		1	
50	19/09	M.G.Verdier	Identique au 317 - fréquence = problèmes sur pont du Petit Parc - carrefour de la Croix Souris - vie impossible pour automobilistes et habitants sur le parcours - avis défavorable	1		1	
51	19/09	M.JP Breil	Coût (métro +TVM) il faut des bus standard articulés par Joinville - 317 à maintenir (desserte locale) - pont du Petit Parc classé (ancien), projet n'a plus lieu d'être (métro) -	1-9		1	
52	19/09	G.MichonGP	GP programmé, TVM = doublon - GP = aménagement local des bus, 68 M pour doublon - autres zones à desservir - conflit d'intervenants - entêtement de certains	1		1	
53	09/09	L.Priolhan (?)	Projet ancien (20 ans), ne tient pas compte : refus des habitants tracés alternatifs, urbanisme, circulation difficile existante - déficiences prévisibles, pas de concertation	1		1	
54	19/09	JC Prudhon	Projet stupide : avenue de la Libération bouchée, donc aggravation à prévoir, rien /317, un site propre reviendra sur le devant - le CG doit libérer les terrains Ave de la Libération - quel intérêt / GP ?	1		1	
55	20/09	illisible	Projet stupide - non -qualité de vie - réfléchir	1		1	
56	20/09	M.JP Mion	Rien sur 15 GP - oubli ou volonté ? - vision partisane - superposition - devrait desservir gares ligne 15 - tracé parallèle, écologie (électricité ?), environnement et architecture, coût - revoir la copie	8-9			7
57	20/09	Mme M. Collard	Pas favorable au passage du TVM à travers St Maur (bruit déplacements)	1		1	
58	20/09	Mme Devo	Défigure le quartier - nuisances - défavorable	1		1	
59	23/09	Mme Fourneau	Nuisances - défavorable	1		1	
60	23/09	M P.Biard	Le trajet (Joinville, Champigny) était évident, pourquoi ce crochet ? dans les petites rues - aberration, choix technocratique sans logique ni bon sens - passer par le pont de Joinville - absolument opposé	1-9		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
61	24/09	M.A.Eyovow (?)	Tracé pas adapté (vieux St Maur) - poids lourds, bus (qui par moments ne peut pas circuler) - il y a des voies plus large - danger (écoles) - par Joinville plus judicieux - pont du Petit Parc (12 tonnes) - dérogations (mauvaises, vieux pont) - souhaite se tromper (accidents - responsabilité du CG)	9		1	
62	24/09	M.A.Petitcas	Constate depuis longtemps la dégradation de la circulation (riverain) - comment accepter un bus en plus - passage par Joinville - pas raisonnable : gros budget, or : GP - confort de vie - 317 suffit - côté historique de St Maur	1-9		1	
63	24/09	anonyme	Projet pensé par des personnes qui n'ont jamais pris le TVM (pas adapté, bondé - St Maur a suffisamment de transports - ne pas défigurer le quartier - il faut réfléchir à d'autres choses (métro, connexions RER)	1		1	
64	24/09	Mme F. Le Meur	Ne comprend pas qu'on puisse envisager un passage sur le Petit Pont - inadapté - écoles, collèges, rues difficiles à emprunter - oui au trajet par Joinville - quartier desservi, pourquoi l'abîmer	9		1	
65	24/09	M.G.Morise	TVM ne peut pas passer par l'Ave de la Libération : rue étroite, écoles, pont - accord pour la variante Joinville	9		1	
66	24/09	Mme M.Jouanneau	Enfants, adolescents, trois passages piétons (restaurant Mac Do) - virage rue Pont Créteil/rue de la Varenne impraticable - commerçants - projet totalement irréfléchi	7		1	
67	24/09	anonyme	Saint-maurienne depuis plusieurs décennies, active, regrette le tissu économique et social peu développé sur le territoire de la commune - encourage et applaudit un projet comme EST/TVM (désenclavement, perspectives de développements : économiques, sociales, culturelles, administratives...)- ambitieux et noble projet		1		
68	24/09	Mme H.Rambaud	Nouvelle ligne n'apporte rien à St Maur - encombrement des rues - (Croix Souris, pont, Libération, Condé) - circuit par Joinville préférable - coût	9		1	
69	24/09	M.E.Peter	Projet difficile à positiver - dépense inconsidérée - 317 et autres bus existent - GP essentiel - nouveaux déplacement à prévoir- projet	1-9		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			retenu : gabegie - écologie - bus doublés ! - nombreux élèves, carrefour Croix Souris, Libération, - non-sens - on se demande si l'enquête a été faite sérieusement - coûte combien au contribuable ? - empreinte environnementale, pollution - manque de concertation				
70	25/09	J.P.Tournon	Accord sur le principe d'extension du TVM - sur les modalités : goulet d'étranglement à prévoir (Croix Souris) -heures de pointe - embouteillages - virage en épingle à cheveux - solution : passer par Joinville (secteur nouveau)	9-	1		
71	25/09	MF Breton	Envisager un autre trajet - inconcevable de faire passer devant les écoles - embouteillages des heures de pointe - sécurité - qu'advient-il quand on s'apercevra que les bus sont bloqués...?	9		1	
72	25/09	M.M.Tesson	Non au passage du TVM dans le vieux St Maur			1	
73	25/09	M.P.Le Meur	Utilité publique ? contre l'avis de la population, démocratie...mépris du quartier (village), patrimoine historique, bâtiments classés proches - le TVM existant est un échec (paysage, économie et commerces - NON au TVM			1	
74	25/09	Mme G. Morin	(Deux enfants scolarisés), projet pas adapté, densification du trafic, nuisances, danger pour les enfants - dépenses, doublon avec GP	1		1	
75	25/09	Mme M.T. Cognet	Aberration (groupe scolaire, sécurité, bouchons existants - rues étroites, alors que fréquences plus nombreuses - 317 existe (rarement plein) - dépenses inutiles - site historique, ne pas détruire ni isoler	1-9		1	
76	25 :09	MMme Cognet	Circulation totalement impossible par le vieux St Maur (aux heures de pointe) - l'élargissement de la rue de la Libération s'imposera = destructions - tracé alternatif par Joinville meilleur : projets urbanistiques en cours	1, 7		+	
77	25/09	Mme S.Laniriaux	Opposée au projet - inadapté - école, carrières présentes, quartier classé - première étape seulement - 317 peu occupé -	1		+	
78	25/09	MMme Miller	Regrettent l'abandon du tracé par Joinville plus cohérent (urbanisme, nombre d'habitants)- vieux St Maur = goulot d'étranglement -cf courrier de Mme Laureaux du 18/09	1, 7		+	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
79	25/09	M.A.Sodat	Souhaitable consulter experts indépendants - organiser une pétition des joinvillais - solution a du mal à aboutir				
80	25/09	M.C.Virzi	Inquiétude et incompréhension- voies étroites et inadaptées (vieux St Maur) - tracé par Joinville (zones en développement) - GP parallèle - désaccord, emprise trop conséquente, ne convient pas à des villes anciennes - voir TVM existants, catastrophique - doit rester dans des axes larges sans aménagements (piétons, commerces...) - avantages du métro pour le banlieue/banlieue	1, 7		+	
81	25/09	Vincent	Inadapté - perte de temps, encombrement - mauvaises desserte - 317 - avis des joinvillais demandé ? - GP desservira Champigny - passage par Joinville	1		+	
82	25/09	M.D.Marchal	Pour ce projet : pas de modifications ni nuisances que celles existantes - mais diminution des places assises - plus rapide que l'actuel - les opposants ont-ils fait effectuer une étude indépendante ? - tracé chez les autres ! - utilisateur régulier des TC		+		
83	25/09	P.Leboeuf	Par avenue de la Libération : aberration - par Joinville (rues larges et adaptées)	7		+	
84	26/09	Mme A.Seguin M.P.Derible	Opposés au projet : embouteillages, desserte existe déjà - plus rationnel de passer par Joinville (plus long, mais plus rapide, davantage d'habitants) - 306 plus fréquent suffirait pour St Maur - en 2017, caduc (GP)	1, 7		+	
85	26/09	Mme C.Galland	Nombreux projets vus en 50 ans - GP en cours : pourquoi persister dans un projet coûteux ? - lieu historique, carrières, scolaires, virages - solution par Joinville plus logique (changements de bus !) - "que déjà la ligne A du RER circule normalement " !	9, 7		+	
86	26/09	M.P.Kaszynski	Projet = aberration complète - changements - trafic dans le vieux St Maur (existe-t-il une étude ? - écoles - qualité de vie - sécurité (groupes scolaires) - doublon avec le GP - projets alternatifs balayés d'un revers de main - emprises prévues conservée : avenir ?	1, 7, 9		+	
87	26/09	MMme Dupressoir	GP en cours donc, bien fondé de l'EST TVM ? - voies étroites, engorgement, nuisances - hauts risques (établissements scolaires) -	9, 7		+	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			parcours déjà saturé - itinéraire par Joinville				
88	26/09	Mme Bourgeois	Trafic, circulation, danger, défavorable			+	
89	26/09	Mme D.Lorenger	Trafic, circulation, danger, défavorable			+	
90	26/09	J.P.Penhoet	Trafic danger, environnement, écoles, double emploi - défavorable	1		+	
91	26/09	M.R.Quenin	Complément à 49 - utiliser le 317 après aménagements du parcours et des fréquences - précisions données - doublement du 317 - moins cher	1			
92	27/09	illisible	Inadmissible que toutes les pièces du dossier ne soient pas visibles - 23 plans parcellaires, 3 plans consultables seulement - vice de forme	0			
93	27/09	M.O.Rolfe	Aberration - quartiers pas adaptés - centres scolaires, donc enfants qui traversent - 317 existe, la plupart du temps vide, où sont les voyageurs - changements de bus - ne fonctionnera pas, donc élargissement à prévoir, quartier bousillé - encontre de démocratie - trajet alternatif par Joinville (qui refuse !) serait plus adapté et plus utile (ZA) - cadre de vie	1, 7		+	
94	27/09	M.J.P.Leblanc	Favorable au projet : facilitera la mobilité, allégera la circulation, réduira les nuisances environnementales - position de la municipalité actuelle purement politicienne		+		
95	27/09	MMme Jung	Voiries inadaptées - addition de nuisances locales, perte d'efficacité, mauvaise desserte (bassins de population) "option perdante-perdante"- décision peu compréhensible - quelle suite après constat d'échec probant ? mutiler le vieux St Maur pour un passage en force ? (trajet initial refusé par Joinville) - utilité publique...- coûts Opposition au trajet dogmatique proposé, mais pas à EST TVM lui-même	1, 7, 8		+	
96	27/09	M.C.Baden	Contre par le vieux St Maur - nombreux enfants - ralentissement du trafic -	1		+	
97	27/09	Mme L. Baden	Contre : suppression du 317, personnes sans voiture bloquées dans vieux St Maur (services médicaux, loisirs, commerçants) - pense aux vieux saint-mauriens - cf. EI page 251	1,		+	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
98	27/09	M.D.Mucé	Pont du Petit Parc limité à 11T, or bus type R312 = 12T à vide et 19T en PTAC...+ fréquences : risque de s'écrouler (fissures probables) - fréquences au Petit Parc ? synchronisation des feux ?	1,			
99	27/09	Mme L. Gourdine	Création d'Orbival - conservons l'existant en l'améliorant, tout le monde ne souhaite pas avoir un site propre devant son magasin - EP EST TVM précède celle du GP : ordre inverse anomalies seraient apparues	9			
100	27/09	Famille de Laguiche (4 personnes)	(3 pages) -Rien sans l'avis des citoyens - refuse le passage en force de EST TVM - cf EP 2006/2007 - demandent une étude comparative détaillée par St Maurice et Joinville (entreprise, logements) - impact économique ? (entreprises desservies, logements, administrations, équipements...voirie disponible, trafic possible) - quelle utilité publique, - 317 existe - rues étroites - fréquences - site propre inévitable à long terme (réserve foncière du CG) - pas de saignée qui coupe les quartiers et casse la vie sociale - suppression du 317 préjudiciable aux personnes âgées - changement de bus : non-sens -	1, 7,		+	
101	27/09	M.C. Lamy	317 utile (voisin d'un arrêt) - peu utilisé, souvent 3/4 vide - site propre ne va rien changer - pourquoi un nouvel investissement ? (doublon avec le GP) - 317 ne fonctionne pas le week-end	1,		+	
102	27/09	M.H.Dupuy	Projet prématuré et non prioritaire - 317 rend de bons services - projet = préjudice pour les habitants - pas de justification économique - il vaudrait mieux systématiser les voitures à étage sur le RER A avec le même argent	1		+	
103	27 :09	Mme M.Perroti	Projet impossible en l'état actuel : écoles, circulation, double file, cars transportant des enfants - déjà perturbé - tracé par Joinville meilleur (desserte plus grande) - grosse dépense alors que GP en cours	1, 9			
104	27/09	M.D.Milcent	Trajet proposé depuis nombreuses années, mais inapproprié - embouteillage journalier - pont du Petit Parc pas suffisant - tracé par Joinville meilleur (tissu urbain, équipements scolaires) - garder le 317 entre Nogent et Créteil + aménagement à prévoir	1,			

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
105	27/09	Mme S.Martinet	Désaccord sur tracé - passer par Berthelot et Joinville (plus de monde desservi, moindre coût) - fréquences dans rues étroites avec nombreux enfants - doublon avec GP - revoir la copie pour diminuer les frais	7, 1		+	
106	27/09	M.C.Sénéchal	A lu avec attention le dossier - choix purement technocratique - hérésie (voir trafic existant matins et soirs : embouteillages continus ; donc fréquences prévues inconcevables (voir le dossier qui en parle) - tracé par Joinville plus homogène - espère que la raison l'emportera	7			
107	27/09	Mme Carpentier	Presque d'accord, certaines clauses à revoir				
108	27/09	M.J. Leroy (CG, MA à St Maur)	Opposé au tracé par vieux St Maur depuis longues années (cadre de vie) - obtenu : abandon SP ponts Créteil/Petit Parc - bus taille standard - mais opposé vivement au tracé : urbanisme pas adapté, sécurité - demande : études tracé alternatif par Joinville, maintien 317, impact du GP, environnement - demande cession par CG des parcelles qu'il détient (lèvera les craintes) - tracé a peu de chances de fonctionner correctement	1, 9,		+	
109	27/09	M.P. Gorse	Total désaccord - opposition de la population signifiée à maintes reprises - agression - embouteillages - voies étroites - écoles - pollution - sécurité - une alternative existe (Mal Leclerc, Joinville) - avantages : vie économique, voies propices, nœud multimodal - CG = nombreux refus : informations, terrains préemptés ; site propre à terme ? (encore plus destructeur) - reconsidérer le projet	7, 1		+	
110	28/09	M.D. Laurent	(3 pages) - favorable au projet - intermodalité - problématique cohabitation vélo/bus (pont de Créteil) - réétude à faire : largeurs, trottoirs, stationnement - cheminements cyclables continus séparés - stationnement des vélos (raboutement) - pas d'aménagements dans St Maur, pas normal - problèmes : visibilité pour les piétons (arrêt St Maur/Créteil), épingle à cheveux rue de la Varenne, rue des Remises - revenir sur aménagements avenue de la Libération - pas d'information sur la motorisation des bus : pollution	1-6	+		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
111	28/09	M.F.Plessy	Opposé au projet : doublon (GP), tracé inapproprié, sécurité, moins intéressant que tracé alternatif, dépenses lourdes, manque de confiance dans le CG (projet plus vaste prévu ?), dégradation du vieux St Maur - projet alternatif plus approprié et plus viable	1, 9, 7		+	
112	28/09	M.J.M.Paumier	Avis défavorable - ne respecte pas la volonté des mauriciens - tranquillité des habitants - manque de confiance dans le CG (ressentiment contre les mauriciens) - d'abord améliorer la ligne A	1,		+	
113	28/09	MMme Lecomte	Malgré avis négatif des habitants, projet maintenu - rien de démontré ni justifié : redondance 317, rues étroites, peu d'utilisateurs, danger (écoliers), pollutions, doublon ave GP - difficultés de fonctionnement à prévoir, donc trajet revu et dégradation de l'environnement - certaines communes à fort développement et favorables n'ont pas été entendues (étonnant) - justification économique ? - n'acceptent pas ce tracé	1, 9,		+	
114	28/09	Claude Karr	Projet décidé par des instances démocratiques élues - ont tenu compte des craintes des habitants concernés - une ligne d'autobus n'engendre pas autant de débats habituellement - favorable à cette création - incidences écologiques positives - simplification des déplacements de nombreux saint-mauriens et franciliens - St Maur doit respecter quelques contraintes		+		
115	28/09	Rozier	(3 pages) - entêtement du CG - façon de procéder illogique - respect du vieux St Maur incompatible avec projet - petites rues déjà saturées - Petit pont, carrefour - diversité de St Maur : existence de petites rues - pas adaptées à une circulation intense - fréquences - bruit- pollution - respect des habitants - démocratie - avis des associations de quartier ? - projet incohérent, critiqué au départ - bus standard : plus petit qu'actuel ! - doublon avec GP - trajet par Joinville meilleur - projet qui arrive "d'en haut " - quid des déplacements réels des gens ? (étude à faire) - commerçants - indispensable ? - qualité de l'espace public (détérioré) - manque de concertation	1, 9, 7		+	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
116	28/09	Mme Valetti	Opposition : projet non adapté (quartier, voirie) - on ne comprend pas pourquoi la desserte par Joinville a été écartée (voies existantes) - querelles politiques - tracé pas compétitif (changement de bus) - circulation existante (écoles) pas compatible - mauvais choix non justifié - si adopté, poussera au site propre dont les habitants ne veulent pas - craintes des commerçants de Joinville : une solution adaptée devrait être approfondie	1, 7		+	
117	28/09	Robert	Complément - comment seront préservées vitesse commerciale et fréquences ? - impossible, donc aménagements à prévoir (élargissement) - charge sur le pont du Petit Parc - carrières	1			
118	28/09	MMme Bernard	(2 pages) - pertinence du projet - utilité publique ? NON : trajet plus long en temps, desserte moins bonne, coût, ajustement avec GP, environnement, cadre de vie (sécurité) - carrières (fréquences) - faire une étude économique - trajet alternatif	9, 7		+	
119	28/09	M.J. Rodière	Ecoles - circulation importante - risques d'embouteillages - dangers - passer par le pont de Joinville	1, 7			
120	28/09	Mme M.C.Leroy	Opposée au tracé proposé - trafic actuel déjà difficile (heures de pointe) - nombreux établissements scolaires - rues endommagées par le trafic actuel, donc incompatibilité (+ carrières)	1		+	
121	28/09	M.P.Morin	GP (moyen terme) : pourquoi lancer ce projet ? - nuisances sonores, pollution - quartier "tué" - opposé - attendons GP, et jugeons de l'opportunité -rappel : asthme chez enfants des rues passantes - privilégier le souterrain !	9		+	
122	28/09	M.G.Garroas	Doublon avec GP - trajet alternatif : meilleure desserte - passage vieux St Maur = cassure du SP, changement de bus, zone concentrée, étroite - pollution - bruit - risques - trajet alternatif préférable	9, 1		+	
123	30/09	MMmeTijou	(2 pages) - EST TVM = évolution importante des TC dans 94 - (ressemble au GP...) - variante permettrait de desservir emplois et établissements publics (non desservis si projet maintenu) - bâtiments non comptabilisés dans étude - erreurs de distances - dimensions des	1,			

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			voies (St Maur : étroites) - 5 écoles maternelles - 17 carrefours - danger - pont du Petit Parc : PL interdits...pas les bus...Tous les documents ne sont pas consultables (parcellaire) : vice de forme				
124	30/09	Mme J. Peyrard	2013 : SDRIF ! villes déjà desservies - projet = polémique (1994) - projet alternatif abandonné (proposé par services préfectoraux) - très nombreux carrefours - stationnement et arbres supprimés - engorgement aux heures de pointe - reconsidérer parcours 317 - études ont montré que peu d'intéressés par SP - coûts (matériel, entretiens - pourquoi non priorité à EP su GP ?	7, 1, 9			
125	30/09	D.Jacknovitz	Réserve sur la nécessité de cette ligne (nombreuses dessertes existantes) - rues étroites, écoles, Pont du Petit Parc - coût élevé - opinion négative	1		+	
126	30/09	M.P.Biard	Mépris du passé - partie chargée d'histoire - incompatible avec tissu urbain existant - dispositif qui deviendra désuet rapidement (GP) - entêtement - clore ce dossier inutile, arrêter les frais	1, 9		+	
127	30/09	Lino Assenha	(tract) - opposé : environnement, caractère pavillonnaire, coupera le quartier historique de la ville, réseau efficace existe, - vitesse et régularité pas possibles - aménagements nécessaires : tromperie - doit être sur grands axes	1, 7, 9		+	
128	30/09	Milcent D. Milcent E. Milcent P.	Même tract - "non au passage du TVM par le vieux St Maur" - fréquences, voies étroites, desserte assurée par 317 et Gp futur, déni de démocratie, budget lourd, refus d'étudier tracé alternatif	1, 7, 9		+	
129	30/09	P.Da Silva	Projet obsolète - par Joinville : plus de population - doublon (GP - inadapté (voies étroites) - objectifs ne seront pas atteints : cheval de Troie (parcelles achetées à Champigny) - environnement - quelle utilité publique ? - stationnement - opposée au projet	7, 9,		+	
130	30/09	J.Ancian Verboven	Même tract que 128 - tract complémentaire de M.N Clodong - copie d'un article de presse	1, 7, 9		+	
131	30/09	M.A Desfossés	A quelques mots près, même texte que 46			+	
132	30/09	Ville de Saint	(5 pages) - extrait des délibérations du CM - opposition au projet -			(+)	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
		Maur-des-Fossés	arguments				
133	30/09	M.N.Clodong	CG, CM - pétition de 217 personnes sous forme de tract renseigné - présenté par une lettre : itinéraire inadapté, destructeur de l'environnement, coût déraisonnable / services rendus - dangereux (écoles) - desserte déjà assurée - voies étroites - déni de démocratie - budget lourd - refus d'étudier tracé alternatif - NB : quelques courriels	7-8		217	
134	30/09	Mme L. Lespingal	Existence du 317 et du 306 - pertes de certains accès - scolaires : en principe vivent à proximité - stationnement - calcul du temps de parcours, comment ? (faux) - effet de serre - pas de jonction avec Eole - pertinence financière - ce nouveau bus n'a aucun intérêt	1, 3,		+	
135	30/09	N. et JP Gorse	Désaccord su tracé - défigure St Maur - échec de la partie existante - " inaptocratie"(?)	1		+	
136	30/09	Qa Siva O., Da Silva Ol. Da Silva A.	Tract - idem 130	1-7-9		+	
137	30/09	M.Deloge	GP, donc EST TVM inutile (doublon) - St Maur "échappe " au SP, jusqu'à quand ? - promesses toujours non tenues...	9			
138	30/09	Mme M.Ribeau	Trajets de TC doivent satisfaire usagers et habitants - itinéraire encombré - que va-t-il se passer à terme ? - il y a des voies plus larges (tracé par Joinville) - vie des entreprises et commerces : site propre impossible à supprimer à Champigny ? ne serait-il pas satisfaisant de reconsidérer le projet - oui aux TC, non dans vieux St Maur	1		+	
139	30/09	B. et C. Frémont	TVM fonctionne bien (voie privée, "propre") - ce ne sera pas le cas de EST TVM : carrefour Croix Souris, autres carrefours - sécurité (écoles, fréquences) - quelle utilité ? - irait plus vite par pont de Joinville - GP prévu	1, 7		+	
140	30/09	S.et V.et A. Frémont	(2 pages) -Opposition au projet - GP - prolonger 317 - par pont de Joinville, plus de fréquentation - écoles - fréquences - cadre de vie (horaires) - régularité non possible - carrefours - pertinence, autres	9, 1,		+	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			bus existent - augmenter fréquence du 317 et le prolonger - ou : abandon du projet (GP, coût, autre tracé)				
141	30/09	M.J.Guillard	Fréquence importante aux heures de pointe, or trafic dense (écoles)-étonnant de ne pas privilégier un tracé sur de grands axes - s'oppose au tracé en dehors de la réalité quotidienne - tracé alternatif (Joinville) ne doit pas être écarté - SP rue du Pont de Créteil à éviter	1, 7		+	
142	30/09	F.Foubert et A.Sénéchal	S'opposent à ce tracé inadapté (tissu urbain dense)	1		+	
JOINVILLE LE PONT							
1	26/08/13	André Jacques Quartier Floquet Association	Se préparer à "cogiter pour le démarrage de l'enquête publique avant les grands travaux de réaménagement de notre secteur pour le passage du TVM	0			8
2	30/07/13	Willot Benoit	Je souhaite la réalisation la plus rapide possible et dans sa totalité de la ligne Est-TVM. Par ailleurs, dans les aménagements, je tiens à souligner les points suivants : • L'accès à vélo depuis les quartiers de Polangis et Palissy doit être facilité, en particulier avec des équipements permettant de déposer de manière sécurisée les bicyclettes ; • Les correspondances avec les autres lignes de bus, aux arrêts Charles-Floquet-Diderot ou La Fourchette de Champigny, doivent être bien signalées et les cheminements doivent être commodes ; • La signalétique des équipements de loisirs ou autres doit faire l'objet d'une attention particulière (Bords de Marne, parc du Tremblay, etc.) ; • Les aménagements assurant l'accessibilité des véhicules à tous ne doivent pas oublier les malvoyants ; • Les riverains de l'avenue Charles-Floquet doivent conserver un accès commode à leur domicile ; • Les équipements publics ou privés d'intérêt collectif de cette	7-2-	1		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			avenue doivent être remplacés lorsqu'ils ne peuvent être préservés sur place.				
3	30/07/13	Association "Joinville en mouvement" Willot Benoit	Nous nous prononçons en faveur de la réalisation rapide et complète de la ligne Est-TVM. Nous attirons l'attention sur les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Organiser une connexion commode avec le bus 201 au niveau de la station Charles-Floquet-Diderot ; • Prévoir un aménagement pour piétons et vélos vers le quartier de Polangis depuis la station La Fourchette de Champigny ; • Assurer l'accessibilité des bus et stations aux malvoyants et aux personnes à mobilité réduite ; • Préserver les accès des riverains à l'avenue Charles-Floquet. 	2-7-	1		
4	23/08/13	André Jacques Quartier Floquet Association	On Craint : L'élargissement de la rue Ch Floquet La modification du pont du Petit Parc La disparition des arbres Pour la disparition de la Boulangerie - la Pharmacie - la Synagogue La suppression des arrêts de bus Pour la circulation des vélos et piétons.	1-2-7		1	
5	28/08/13	Anonyme	Sans rapport avec l'EST TVM - Avis défavorable	0		1	
6	28/08/13	JEBO	Quartier Floquet Plus de papier que de texte	0			
7	29/08/13	JEBO	Demande de rencontre de travail entre Champigny et Joinville Circulation sur le Pont du Parc	1			
8	29/08/13	LASETA Lydia	TVM à Floquet c'est fondamental pour le quartier et la ville économiquement et socialement c'est la meilleure solution	0	1		
9	29/08/13	JEBO	Circulation sur le Pont du Parc pas de transformation	1	14		
10	26/08/13	JEBO	Tract pour de réflexion sur l'EST TVM	0			
11	29/08/13	Illisible	Revenir sur la concertation pour voir ce qui a changé depuis 2008	0			
12	30/08/13	DESPRAIRIES Jacques	L'esprit des Enquêtes publiques n'est pas respecté Dossier ancien et obsolète - Pas de plan d'implantation du prolongement TVM dans les infrastructures existantes n'apparaît.	0			

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
13	30/08/13	JEBO	Réflexions sur la précédente obs.				
14	30/08/13	JEBO	Invitation à une réunion devant la boulangerie de la rue Floquet le 04/09/13 à 17h30	0			
15	28/01/13	Blog candidusinfosjoinville.com	Polémique entre Joinville le Pont et Saint Maur qui demande que l'EST TVM passe par le pont de Joinville	9		1	
16	04/09/13	CRIDIG.A	D'accord avec le Projet	0	1		
17	04/09/13	DJOUDI	Supprimer le tourné à gauche de la rue de Verdun Créer plus de places de parking Nouveau Lampadaires et plus d'espace vert	2-4	1		
18	04/09/13	GUILLOT Jacques	Panneau Hall entrée Hôtel de ville incompréhensible Dossier très compréhensible	0			
19	06/09/13	GABETS	D'accord avec le projet de l'EST TVM	0	1		
20	05/09/13	JEBO	Réunion devant la boulangerie de la rue Floquet le 04/09/13 à 17h30 Le tourner à gauche au carrefour de la fourchette est nécessaire L'élargissement de la rue Ch. Floquet ne doit pas restreindre l'accès à la synagogue à la pharmacie avec son parking à la Boulangerie avec son parking à l'impasse Floquet Préserver les peupliers de la résidence Théodore L'accès aux entreprises. Préservation du Pont du Petit parc	1-2-4-5			
21	12/09/13	LECONTE	Accord sur le projet Protection des trottoirs contre les stationnements Conservation des ralentisseurs pour limiter la vitesse.	4	1		
22	12/09/13	FISCHER. F	Accord sur le projet et empêcher St Maur d'imaginer un autre tracé.	0			
23	13/09/13	LAMIAMDA Maurice	Accord sur le projet Demande de transport les dimanches à Nogent et St Maur Pourquoi l'EST TVM ne passe pas à la gare de Nogent	9	1		
24	13/09/13	Anonyme	Accord sur le projet	0	1		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
25	14/09/13	CLAIR Jean-François	L'aménagement du TVM doit tenir compte de la circulation dans Joinville et ne pas l'aggraver. Conserver les places de stationnement Mettre en place des bus moins polluants Mise en place de Vélib pour les déplacements Fréquence suffisante y compris le WE	4-7	1		
26	19/09/13	TATRY	Demande de réquisition total des terrains lui appartenant (L117 - 118 et le lot 8)	6			
27	19/09/13	TASSERY	Accord sur le projet Fréquence plus appropriée	0	1		
28	19/09/13	JEBO	Accès et aménagement de stationnement Pharmacie.	4		1	
29	17/09/13	NGUYEN HOANG	Accès et aménagement de stationnement Pharmacie	4		1	
29 bis	20/09/13	SILBERT	Proposition de passer par le pont de Joinville et non par le Pont du parc. Protection des trottoirs contre les stationnements Conservation des ralentisseurs pour limiter la vitesse.	4-9		1	
30	20/09/13	BECK	Accord sur le projet	0	1		
31	21/09/13	NGUYEN HOANG	Demande d'être exproprié plutôt que de subir les désagréments des travaux et la suppression des stationnements.	6	P	°P	
32	24/09/13	Illisible	Accord sur le projet	0	1		
33	24/09/13	Illisible	Accord sur le projet	0	1		
34	25/09/13	BARUGEL	Merci de sauvegarder l'av Galliéni et de faire passer le TVM par la rue Ch Floquet	0	1		
35	25/09/13	JEBO	Invite les riverains de la rue Ch. Floquet à une réunion le Vendredi 27/09/13 à 18h30	0			
36	25/09/13	DAMIDOT-BECK	Accord sur le projet par la rue Ch Floquet	0	1		
37	27/09/13	MEUNIER	Accord sur le projet Prévoir des zones à 30 voire à 20 Vélos sur les trottoirs avec signalétique appropriée	7	1		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			Fréquence et régularité des bus y compris les WE Etude de la faune et de la flore				
38	27/09/13	CAUDE	Demande d'isolation phonique entre l'impasse Floquet et le rue Ch Floquet par arbres interposés. Garder les places de stationnement pour la Pharmacie	4			
39	28/09/13	NOIRE4 et MALKA	Cout trop important du Projet Le TVM n'est pas une nécessité	8		1	
40/41	30/09/13	JANNIN	Conserver l'impasse Floquet et rectifier son tracer dans la pièce E du dossier page 56 figure 47 vue en plan 36.	0			
42	30/09/13	BIEBER Vincent	Proposition de faire passer l'EST TVM par le pont de Joinville et par le Bd Bertheaux et l'Av du Mal Leclerc à St Maur Mais remarque l'impossibilité d'emprunter le Bd Galliéni à Joinville en site propre.	9		1	
43	30/09/13	Avis le la Ville de Joinville, le, Pont	Soutien total du projet Desserte des grands pôles économiques Embellissement du cadre de vie Amélioration de la vie quotidienne des habitants	0	1		
CHAMPIGNY SUR MARNE							
1	26/8/13 et 30/8/13	Association « Notre Quartier Floquet »	L'association rappelle ses craintes sur le tracé du EST-TVM dans la rue Floquet ; élargissement à 60m, pont du Petit Parc, abattage des arbres, boulangerie, pharmacie, synagogue, suppression des arrêts de Bus, la circulation des cyclistes et piétons	1-4-7		X	
2	3/9/13	Famille Hafsaoui	Projet très attendu pour faciliter les déplacements vers Créteil, préfecture, université, hôpitaux, etc...		X		
3	3/9/13	Anonyme Campignoise	Projet vivement attendu et qui n'a que trop tardé		X		
4	5/9/13	Anonyme	Enfin un projet qui va arriver à « terme » Va faciliter les déplacements		X		
5	6/9/13	Anonyme	Bon projet		X		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
6	6/9/13	Anonyme	Bravo, sécurité sur Champigny		X		
7	6/9/13	Anonyme	Ce projet doit aboutir		X		
7bis	6/9/13	Mme Boulet	Très heureuse pour ce projet		X		
8	7/9/13	« Notre Quartier Floquet »	<p>Nouvelles observations</p> <p>Le « tourner à gauche » au carrefour de la Fourchette est nécessaire pour desservir le quartier Polangis</p> <p>L'élargissement de l'avenue Floquet ne doit pas restreindre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'accès à la synagogue (à faciliter) • L'accès à la pharmacie (petit parking à prévoir) • L'accès et le stationnement devant la boulangerie (à préserver) • L'accès à l'impasse Floquet + la murette (à revoir) • Les peupliers de la rés. Théodore /peimpliers (à préserver) • (Rés galliéni) l'accès à l'entreprise-serrurerie+passage Pompiers (+mur de soutènement du renfort éventuel de terre sans modif. de la largeur actuelle projetée) <p>La présentation extérieure du pont du Petit Parc doit rester inchangée</p>	2-4			
9	11/9/13	M Christian Chauve	Satisfait sur le projet de bus en site propre				
10	7/9/13	M Pierre Avril	Faciliter de transport pour se rendre à Créteil vital pour diminuer le trafic routier				
11	7/9/13	Mme Correia da Silva Leonar	Impératif d'implanter des places de parkings Sécuriser l'avenue, limiter la vitesse	4			
12	10/9/13	Mme Christiane Chavard	Favorable à l'arrivée du TVM qui facilite ses déplacements de Créteil à Champigny. C'est une vraie solution pour se déplacer autrement qu'avec son véhicule personnel				
13	10/9/13	Mme Sylvie Art	Je voudrai que le TVM ne détruise pas les parkings	4			

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
14	10/9/13	M Bernard Félix	Très favorable au projet et à la piste cyclable par le parc du Tremblay	7	X		
15	11/9/13	Green Pressing	Favorable au projet TVM Mais : NON à la suppression du stationnement avenue du général de gaulle (livraison, personnes handicapés NON à la suppression de voies de circulations existantes Non à l'installation de piste cyclable CALAMITE intersection avec Bd Stalingrad pour les riverains (klaxons, véhicules bloqués, embouteillages avec véhicules prioritaires (police, Samu, Pompiers) et livreurs de tous gabarits Impossible avec une seule voie aux gros poids lourds, semi-remorques, autocars, etc...	2-3-4-7			
16	11/9/13	Ste Gnn Habitat	Favorable au projet TVM <u>MAIS</u> non favorable voies centrales pour le TVM Projet destructeur pour les commerces et l'activité économique Suppression d'emplois, chômage (constat sur d'autre site propre Commerçants pris en otage dont départ de Champigny si réalisation	3-5			
17	11/9/13	M Belliot	Attend avec impatience le TVM pour gagner du temps				
18	11/9/13	M Richard	Pour l'arrivé du TVM à Champigny				
19	11/9/13	Mme Armelle	Attend le TVM depuis longtemps				
20	11/9/13	Mme Stéphanie Dupire	Attend désespérément le TVM depuis déjà bien longtemps Evitera de passer par Paris pour se rendre à l'autre bout du département				
21	12/9/13	M et Mme Vérani	Dépôt d'un courrier N°23	0			
22	12/9/13	M Ben Fguira	Il faut préserver les places de parking pour conserver la boulangerie	4		X	
23	12/9/13	M et Mme Vérani	Préoccupation en tant que propriétaire sur l'expropriation face à la boulangerie au raz de la vitrine avec suppression du parking (dépôt	4-5-6		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			minute pour acheter le pain) et de l'accès rue de Verdun pour la livraison. Le commerce est sacrifié (plan annexé)				
24	12/9/13	M Melain	Projet intéressant Quid de l'entretien pendant les travaux	0	X		
25	12/9/13	M Marc Jamet Association	Opposé au tourne à gauche à la fourchette de Champigny (sens Rue Charles Floquet RD45 vers Av Roger Salengro RD4 vers Pont de Joinville Opposé à l'accroissement du trafic qui va transformer le quartier Polangis en zone à grande circulation Contre la suppression du passage souterrain	2		X	
26	12/9/13	100 entrepreneurs de l'avenue du Général de Gaulle	<ol style="list-style-type: none"> 1- Quelle est utilité d'une voie centrale dans une avenue où la circulation est fluide ? 2- Suppression des 2 voies = difficultés de circulation, livraison pour les commerçants, éboueurs, élagage, pompiers, dépôt enfants (écoles) en bus, voiture ; l'avenue est la seule voie de désengagement de l'A4 3- Suppression des parkings et stationnement = baisse de fréquentation des commerces, mort des commerces malgré son dynamisme et son investissement 4- Dégradation du cadre de vie des riverains dans un quartier pavillonnaire = difficulté de se garer, faire demi-tour, 5- Voie de bus centrale = accidentogène <p>Conclusion : projet de 68Millions d'euros pour 20% de population (utilisateurs de bus) au détriment de l'économie locale, des riverains et automobilistes</p> <p>Demande d'un report d'enquête et une concertation plus transparente</p>	3-4-8		X	
27	12/9/13	M Saultier	Propositions d'aménagements : arrêt minute pour les commerces (boulangier, tabac, librairie) Faire des poches de stationnement sur terrains préemptés (la Colombière, vieux bâtiment à écrouler au 79, 121 à 123 entre	1-3-4-		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			<p>pharmacie et bâtiment 1000m²</p> <p>Demande un grand axe sans site propre (éviter un axe mort, dessert pour les commerces)</p> <p>Créer du parking rue Jack Gourevitch</p> <p>Laisser les voies actuelles et faire un marquage au sol « BUS » des feux qui se déclenchent à l'arrivée du bus, passages piétons</p> <p>Passer par St Maurice</p> <p>Améliorer la ligne 317</p>				
28	12/9/13	M Fabiao	<p>Quel va être la largeur des trottoirs (fils handicapé), place handicapé, sortie de garage difficile</p> <p>A quoi va servir le TVM ?</p> <p>Supprime les voies de circulation augmentera les embouteillages</p>	2-		X	
29	12/9/13	M Saultier	<p>Et l'abattage des vieux arbres de dizaines d'années</p> <p>Un site propre n'est en rien propre, ni écologique cela trompe les gens</p> <p>Objectifs en totale incohérence avec le projet moins de fluidité, plus d'embouteillage, de klaxonne, plus de pollution, moins de qualité de vie</p> <p>Il y a le pont de Nogent à réaménager, grosses complications et déviations, attendons la fin des travaux et renvoyons ce projet mais sans site propre</p> <p>Est-ce que les bus 106 et 317 passeront dans le site propre ?</p>	1-3		X	
30	13/9/13	M Kaya	<p>Demande que le TVM passe dans l'avenue du Général de gaulle</p>	0	X		
31	13/9/13	Anonyme	<p>Quel destin pour les petits commerces</p> <p>Un impact du TVM que ne manquera pas de subir les commerçants (fleuriste, tabac, pressing, les riverains par manque de stationnement, parking</p> <p>Pourquoi ne pas penser à des « pauses minutes » pour les <u>stationnements de brèves durées</u> pour les achats rapides, fréquence et essentiel pour les commerces</p>	4-5		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
32	13/9/13	M Duhamel	Projet important à réaliser avec le maillage du Grand Paris Bien informer les riverains pendant la période des travaux	9	X		
33	14/9/13	M Tawhouarn	Réalisation qui permettra d'accéder à Créteil, etc...		X		
34	16/9/13	M Granier	Qu'en est-il de la préservation des arbres et de la biodiversité liée aux arbres, oiseaux, insectes Les piétons ? quel passage vers le parc du Tremblay, passage handicapés difficile en site propre, largeur des trottoirs Le tourne à gauche rue nationale sera-t-il conservé et dans quelle condition La sécurisation des enfants des écoles	2-7			
35	16/9/13	illisible	Tous les habitants ne vont pas à Créteil Qu'avez prévu pour les travailleurs qui prennent le RER à Joinville pour se rendre à PARIS ?			X	
36	16/9/13	Anonyme	C'est une bonne idée		X		
37	17/9/13	Illisible	TVM absolument nécessaire pour relier notre commune à l'est et à l'ouest du val de Marne		X		
38	17/9/13	M Fuchs Conseiller municipal EELV	Regrette que le TVM ne soit pas en site propre sur la totalité du parcours Bon pour les étudiants du 93 et du 77 Avis favorable mais problème de stationnement avenue G de Gaulle pour les commerçants et riverains Il faut prévoir des stationnements réservés aux clients des commerces riverains et prendre en compte les problèmes des entreprises installées le long de l'avenue	4-5	X		
39	17/9/13	M Taussart	Moyen de transport nécessaire pour se rendre aux services publics		X		
40	18/9/13	Illisible	Enfin un TVM tant espéré et attendu		X		
41	18/9/13	M Andry	Projet catastrophique pour les piétons ; trottoir réduit à 1.80 m devant les commerces, chaussée de 5.60 m insuffisante pour les PL pour coexister avec les VL rue de Stalingrad	7		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
42	19/9/13	M Bouyer Association « Notre Quartier Floquet »	Oui au projet MAIS inquiétude pour la boulangerie du quartier et la galerie d'art	5		X	
43	19/9/13	Mme Kennedy	La poursuite de la ligne TVM rendrait service à bon nombre de gens		X		
44	19/9/13	M Marazanof	Le TVM est une avancé Rapprochement Préfecture, hôpitaux		X		
45	20/9/13	Mme Barré	Réelle avancée le projet répond aux besoins de toutes les catégories d'habitants		X		
46	20/9/13	M Lelange	Satisfait de l'arrivée du TVM il est complémentaire aux transports en commun existants		X		
47	20/9/13	Mme Azais	Le TVM représente un enjeu important pour l'ensemble de la population		X		
48	20/9/13	M Bastien	Ce projet améliore les déplacements banlieue/banlieue		X		
49	20/9/13	Mme Granier	Passage piéton à l'aplomb de la rue Nationale pour se rendre au parc du Tremblay a disparu. Ce passage est emprunté par des centaines de personnes : piéton, usager de prière, résidents des immeubles, enfants des écoles avec instituteurs	7			
50	20/9/13	Mme Lardemer	Oui au TVM		X		
50bis	20/9/13	M Tatepoire M Pinchon	Opposition au site propre dans Champigny Réduction des voies de circulation, stationnement, dégagement des véhicules, dégradation de l'activité économique, réduction des trottoirs, difficulté pour les services (ordures, livraison, etc...) Demande maintenir les 2x2 voies sur l'avenue Charles de Gaulle sans site propre avec une de ces voies « prioritaire » aux heures de pointe Prévoir une véritable piste cyclable indépendante, maintenir la largeur des trottoirs, améliorer et non réduire le stationnement, réaménager la fourchette de Champigny sans souterrain	3-4-5		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
51	20/9/13	M Roger	Résidence du Panoramique lot AO2012 Pas de concordance entre le relevé cadastral pour l'expropriation et l'emprise du chantier devant l'immeuble du 37, rue Charles Floquet Problème d'accès	6		X	
52	20/9/13	M Roger	Résidence du Parc Fleuri lot AO209 et 210 Lots non identifiés sur le relevé cadastral Utilisateur des parkings pose la question la bande de séparation des 2 voies pour tourner à gauche ou à droite	2-6		X	
53	20/9/13	Mme Wais Syndic du 37, rue Charles Floquet	Demande de vérification des sections AO 209 et 210 qui sembleraient appartenir au syndicat commun	6			
53bis	20/9/13	M Aubert	Impatient de voir le TVM Mais manque la piste cyclable sur l'avenue Charles de Gaulle alors qu'il y a toutes les boutiques, commerces, services, crèche.	7	X		
54	20/9/13	Collectif de riverains et entrepreneurs av Ch de Gaulle et fourchette de Champigny	Document de 16 pages Reproche du manque d'information de la commune de Champigny mais copies des revues de Champigny et de Bry (plus d'information) Le TVM en site propre à Champigny aggrave le cloisonnement des quartiers. L'accessibilité à certains quartiers est remise en cause. (plusieurs exemples de circulation avec ou sans site propre avec croquis). Difficultés pour se rendre dans les quartiers, sortir des immeubles, tourne à gauche, etc...) Le site propre va avoir un impact économique préjudiciable pour la ville (baisse d'activités, fermeture d'entreprises) Suppression des places de stationnement (gène pour le commerce, livraison, dépose minute) Que se passera t-il sur une circulation sur une seule voie en cas de panne, accident, intervention d'urgence, éboueurs, déménagement particulier, travaux, etc... ? embouteillage perpétuels Dangerosité des sites propres !!!!	3-4-5		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			Conclusion : Oui au passage du TVM sur la commune mais pas en site propre				
55	20/9/13	Conseil syndical 1, 3, 5 rue Diderot et 59, 57, 55 rue Charles Floquet	<ol style="list-style-type: none"> 1- Comment le pont du petit Parc va-t-il absorber les 2 voies de Bus + 2 voies automobiles. Ce pont est bouché continuellement 2- Pourquoi 2 voies bus +2 voies autos +2 voies vélos <u>uniquement</u> entre la rue Diderot et après le 57 Charles Floquet. refus des 2 arrêts gigantesques (immeuble en contre bas) plus de visibilité pour sortir ; demande de déplacement arrêt de bus 3- Comment pouvoir sortir de la rue Diderot ? (rue toujours bouché) 4- Immeuble 59/57/55 rue Charles Floquet en contrebas les travaux ne vont-ils pas fragiliser l'immeuble ? Que des désagréments pour cet immeuble 5- Pourquoi le TVM ne passe-t-il pas par le pont de Joinville ? 	2-3		X	
56	20/9/13	M Houries Gérant JPM Immobilière	Prévoir impérativement l'entrée et la sortie des véhicules de la résidence les Jardins de la Marne 32 à 36 rue Charles Floquet L'aménagement d'un arrêt sur la section 4 paraît plus judicieux	2		X	
57	20/9/13	Illisible	Inconvénient majeur le TVM ne desserve pas la gare RER A de Joinville	9		X	
58	21/9/13	Mme Attepe	C'est super ça aidera (rapidité, moins de difficultés pour se rendre au travail)		X		
59	21/9/13	M Besnard	Le TVM est une nécessité absolue Rejoindre la préfecture la faculté, Déplacement de banlieue à Banlieue		X		
60	21/9/13	M Bouttier	Contre ce projet Ne dessert pas la gare de Joinville Difficulté de sortir, impossibilité de circuler, plus judicieux de mettre des transports très rapide vers PARIS pour se rendre à l'est	2-3		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			ou à l'ouest. Pas de TVM en site propre qui entrainera la <u>mort</u> des commerces				
61	23/9/13	M Ayad	C'est pratique, rapide		X		
62	23/9/13	Anonyme	Excellente initiative		X		
63	23/9/13	Anonyme	Tout à fait d'accord		X		
64	23/9/13	Mme Gouriou	Tout à fait d'accord pour plusieurs raisons Réfection du quartier de la fourchette de Champigny Protection des enfants Réfection de l'avenue du général de Gaulle Facilité pour se rendre à Créteil		X		
65	23/9/13	M Tatepoire	Favorable mais pas en site propre Réduction des voies = aggravation des problèmes de circulation, embouteillages et nuisances sonores Accès, stationnement et dégagement des véhicules plus difficile, dégradation activité économique, disparition des commerces Réduction des trottoirs = mauvaise circulation des piétons Diminution des stationnements inacceptable Comment circuler pendant élagage, travaux, ordures ménagères, livraisons, etc...	3-4-5		X	
66	23/9/13	M Guignard	le TVM est une bonne nouvelle, participera à une réduction du trafic meilleur pour les cyclos, piétons, tranquillité aux abords de l'école et aux riverains, gain de temps pour se rendre vers les hôpitaux, université, ...	7	X		
67	24/9/13	M Joly	Arrivée attendu du TVM en site propre. Désengager Champigny C'est un projet d'utilité publique		X		
68	24/9/13	M Fourier	C'est très utile		X		
69	24/9/13	M Grassi	signature		X		
70	24/9/13	M Da Graca	NON au TVM pensez au gens qui vont subir le bruit et raser nos	2		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			murs rue Charles Floquet				
71	24/9/13	M Charles	Besoin de transport en commun TVM attendu,		X		
72	25/9/13	Mme Lebas	Cette ligne serait très utile		X		
73	25/9/13	M Armand	Oui pour l'amélioration des réseaux routiers		X		
74	25/9/13	Mme Gibert	Les commerçants de l'avenue du Général de Gaulle devraient savoir que les Campusiens ne risquent pas de venir les voir en voiture, par contre oui en TVM	4	X		
75	26/9/13	Mme Allun	Oui au TVM et rapidement et de plus c'est bon pour l'environnement Que la piste cyclable soit bien pensée	7- 6	X		
76	26/9/13	M Pautre	NON au site propre sur avenue du Général de Gaulle pas d'autoroute de bus qui coupe le quartier en deux, habitant depuis 57 ans -Moins de parking, départ des commerçants <u>Proposition</u> : reproduire ce qui existe sur le pont de Joinville : 2 voies réservées au bus dans un sens le matin et vice versa le soir -Faire un compromis voiture PAS DE TERRE PLEIN central pour ne pas couper en deux ce quartier	3-4-		X	
77	26/9/13	Anonyme	Oui pour le TVM ; non pour la transformation de cette belle avenue Pourquoi ne pas faire ces 2 voies le long du parc du Tremblay			X	
78	26/9/13	M et Mme Gougoud	Oui au TVM, Non au site propre Où sont les » tourne à gauche »en venant de la fourchette de Champigny (accès zone pavillonnaires, parking du Tremblay) Où se fera le délestage aux heures de pointe	2-3		X	
79	29/9/13	M Lambert adjoint au maire	Attendu depuis longtemps ; rappel de l'association « TVM je t'aime3 qui soutenait le projet ; l'arrivée du TVM verra la transformation de l'avenue en boulevard urbain		X		
80	29/9/13	Illisible	Absolument d'accord pour le TVM utile pour les personnes sans permis de conduire		X		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
81	26/9/13	Illisible	Accord sur le nouveau bus		X		
82	26/9/13	M Chevalier conseiller municipal	Non au site propre ; projet dispendieux, 80% des personnes circulent sur l'avenue vont à Paris et 20% seulement à Créteil, mort des commerces (pas de stationnement, dépose minute, déchargement) 100 entreprises, 450 salariés, donc 25 suppressions d'emploi à terme. Solution ; 2 voies dans chaque sens avec priorité pour les bus de 7h à 9h et 17h à 19h selon le sens	3-4-5		X	
83	26/9/13	Mme Vidy	Je soutiens ce projet ; commodité pour Créteil sans changement		X		
84	26/9/13	Mme Brochard	Attente depuis longtemps ; 70 ans et pas de véhicule, nouvelle clientèle pour les commerçants par le bus		X		
85	27/9/13	Mme Charlet	Améliorer les transports est essentiel. On gagnera du temps		X		
86	27/9/13	M Gascar	Le Tvm est une vraie chance. Site propre = gain de temps		X		
87	27/9/13	Mme Pasquier maire adjointe	Urgent de faire le TVM. Permettra de pacifier la circulation, améliorer la sécurité des piétons et atténuer les bouchons		X		
88	27/9/13	Mme Guyomarc	Pouvoir se déplacer simplement et rapidement, enfin une bonne nouvelle		X		
89	27/9/13	M Mendes	Avec le TVM, mort des commerces	4		X	
90	27/9/13	Les habitants de l'est Champigny	TVM oui, mais pas en site propre	2		X	
91	27/9/13	Mme Brun	Non au TVM tout au moins en site propre (suppression des voies, stationnement, embouteillage, gros semi-remorque venant de Nogent, fermeture des commerces)	3-5		X	
92	27/9/13	Anonyme	Les campinois et les campinoises ont besoin du TVM		X		
93	27/9/13	Lamy Nexity	Propriété privée expropriée en partie avec accès directs Travaux propriété de nouvelle clôture Demande d'avoir une visibilité sur les délais (indemnisation, prise en charge des travaux de réfection, dédommagement, préjudice)	6			

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
94	27/9/13	Mme Boucher	Ce projet me tient à cœur, attendu depuis longtemps, commodité pour l'accès dans les hôpitaux		X		
95	27/9/13	Mme Denis	Je soutiens ce projet. L'utilité n'est plus à démontrer, facilité de se rendre à l'hôpital intercommunal		X		
96	27/9/13	M Valtat	Oui au TVM, non au site propre	3			
97	27/9/13	M Murat	Pourquoi un site propre sur l'avenue Charles Floquet ? Pourquoi exproprier 600m ² pour 100 m de voie ? pose des questions qui restent sans réponse !! que prévoyez-vous pour le talus ? quelle prise en charge ? comment allons-nous sortir de notre résidence pendant les travaux et après travaux ? suppression des arbres !!! risque de fermeture des commerces et entreprises, 1200 emplois qui risquent d'être supprimés pour l'utilité publique !!	2-5		X	
98	27/9/13	M Pelletier	Oui, il y a des transports en commun pour la mobilité de tous		X		
99	27/9/13	M Lamy	Grand projet pour développer l'est du Val de Marne		X		
100	27/9/13	M Andry	S'interroge sur le besoin de cette ligne Pas d'indication de fréquentation Prend -on en compte les éventuelles pertes de temps subies par l'automobile avec une voirie divisée en 2 La desserte des quartiers est mal assurée La sécurité des piétons n'a pas été étudiée. la diminution de la largeur des trottoirs rendra difficile le croisement des poussettes et fauteuils roulants. Le trafic de transit persistera. La qualité de l'air ne sera améliorée, la diminution de la pollution n'est pas avérée. La suppression du 317 au nord de ST Maur induit une rupture de charge pour les habitants du Tremblay Concurrence du TVM avec la ligne 15	1-2-7		X	
101	27/9/13	Mme Bailleux	TVM est un transport agréable		X		
102	27/9/13	M Bailleux FCPE	Le TVM est un moyen nécessaire et indispensable pour les jeunes lycéens pour se rendre aux pôles universitaires de Créteil et Marne		X		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			la Vallée				
103	28/9/13	M Aubert	Je suis impatient de voir le TVM mais il manque une piste cyclable sur l'avenue du Général de Gaulle depuis la fourchette de Champigny, alors qu'il y a toutes les boutiques, commerces, services, <u>la crèche</u> , dans cette rue	7	X		
104/105	28/9/13	M Billou	Gros problèmes de circulation routière entre les quartiers de part et d'autre de l'avenue Général de Gaulle. Donnez la possibilité de traverser à au moins 2 endroits entre la fourchette et Stalingrad et pouvoir faire demi-tour.	2		X	
106	28/9/13	M Jeanne	Demande de revoir le site propre sans séparation Manque d'information dans l'étude d'impact sur l'activité économiques des entreprises, commerces et professions libérales. La suppression de 35% des places de stationnement représente un risque majeur comme ce fut le cas lors de la mise en place du TVM à Créteil et Choisy. Le nombre de passage piétons est insuffisant au vue du nombre d'écoles donc d'enfants qui traverse l'avenue La confusion entre espace piétons et piste cyclable va renforcer les risques d'accidents. Il serait bon de revoir le tracé de la piste cyclable pour y mettre quelques places de parking. Manque de tourne à gauche. Pour le TVM mais sans site propre	3-4-7		X	
107	28/9/13	Mme Pagan Mme Escudero	Opposé à ce tracé de TVM Le projet TVM est non profitable sur aucun point : Embouteillage, aggravé, stationnement aggravé, nuisance sonore, sécurité à craindre, projet trop couteux, non écologique. Sol instable à cause de la Marne (la résidence du Petit Parc en a fait les frais. Conclusion : autant améliorer le transport existant (augmenter les fréquences des bus 201 et 317 qui dépose au RER	1-4-9		X	
108	28/9/13	M et Mme	Projet en site propre non désirable	3-4-5		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
		Guerin	Problème pour traverser l'avenue, la réduction à 2x1 voies aggravera la situation. Difficulté de stationner pour se rendre chez les commerçants. Nous sommes solidaire et contre le projet s'il n'est pas modifié.				
109	28/9/13	M Jacob	Projet préjudiciable pour les commerçants avec perte quasi-totale pendant les travaux et désagréments dus aux bruits et aux poussières, Embouteillages, stationnement. Et les charges et les foncières pendant ce temps, prévoyez-vous une indemnité, diminution ou exonération des taxes.	4-5-9		X	
110	28/9/13	M Wohnlich	Très bonne réalisation		X		
111	28/9/13	M Leclerc	Problèmes de fluidité du trafic sans tourne à gauche Des parkings vélos et autos sécurisés Projet à travailler et ne pas laisser en l'état/	2-7		X	
112	28/9/13	M Pautre	Comment je fais en rentrant de Paris pour rentrer, avenue Gourevitch ? manque tourne à gauche	2		X	
113	28/9/13	M et Mme Correia da Silva	Manque de stationnement et aucune sécurisation routière. d'accord avec ce projet, si il avait installation de dos d'âne, places de stationnement et sécurisation des sorties de garages (feux tricolores, limitation de vitesse) quelles garanties !	2-4		X	
114	28/9/13	JD ??	Manque tourne à gauche, passage piétons trop dangereux, trop d'accident dû à la vitesse sans contrôle. Tous les bus doivent emprunter le site propre, faire des aires de livraisons ou interdire à certaines heures, Beaucoup de remarques concernant le respect du code de la route et l'incivilité dans les rues de Champigny. Pourquoi supprimer les lignes 317 et 106 Il ne faut pas pénaliser les riverains	1-2-4-5		X	
115	28/9/13	EURL Ilha Doce Mme Cardoso	Inquiète pour la terrasse de son restaurant, place de livraison La sécurité des personnes risque d'être mise en cause	4-5			
116	28/9/13	Anonyme	Garder 2 voies de bus centrales mais laisser l'utilisation possible aux	2			

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			voitures et régler le trafic le matin et le soir selon le sens du trafic				
117	30/9/13	Illisible	Enfin un transport rapide, de qualité (gain de temps, desserte des quartiers, moins de véhicules, moins de stationnement. Vivement le TVM. Projet très attendu		X		
118	30/9/13	M Hamamouche	Ce parcours est parfait	0	X		
119	30/9/13	M Guerin	Bon projet, liaison Créteil à Noisy sans correspondance, au lieu de 317+106+110+306... Réserves sur le site propre ; gêne de circulation (manque tourne à gauche, desserte des quartiers) pourquoi les autres bus n'emprunte pas le site propre ? quelques remarques bonnes et mauvaises au projet. Avenue du Général de Gaulle devient une autoroute pour TVM, c'est sinistré les habitants des quartiers En résumé OUI AU TVM ET NON AU SITE PROPRE AXIAL et que les autres bus puissent les emprunter et que l'on utilise les stations existantes Bon projet pour la piste cyclable par l'avenue Gourevitch Mettre une piste cyclable en enlevant des arbres et du stationnement dans le sens de Stalingrad à Bry	2-3-7	X		
120	30/9/13	Famille Valentin/Cohen	Le passage à 2x1 voie va engendrer de graves bouchons, l'avenue est très empruntée pour éviter l'A4 mais également lors de l'entrée et sortie des écoles (400 familles), plus de voies séparées pour tourner à gauche, problèmes de rentrée dans les propriétés, accès aux commerces, revoir le nombre de voies, garder 2 voies dans le sens Paris à partir du rond-point de Bry.	2-3-4-5		X	
121	30/9/13	Mme Desseigne adjointe au maire commercante	Avis favorable au projet TVM (confort, rapidité, commodité) le TVM doit apporter un progrès avec quelques aménagements à intégrer. Pour maintenir le tissu commercial, il faut offrir <u>un plus grand nombre de stationnements</u> de courte durée, revoir la séparation pour	2-4-5	X		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			la manœuvre des camions de livraison				
122	30/9/13	Mme Escarabazal	Avis plus que favorable		X		
123	30/9/13	Mme Sebal	Très favorable au projet TVM		X		
124	30/9/13	Mme Ouvré	Qu'est-il prévu pendant les travaux pour sortir de la rue des 2 communes et sera-t-il possible de tourner à gauche donc de croiser TVM ?	2		X	
125	30/9/13	M me Kennedy conseillère Générale maire adjointe	Projet très attendu. Meilleur confort pour les piétons et les cyclistes. Projet qui facilitera les déplacements pour tous.		X		
126	30/9/13	Pétition	Pétition de 1600 signatures de l'Association Essor Campigois NON au passage de 2x2voies de circulation à 2x1 voie NON au bus en voie centrale NON à la réduction / suppression du stationnement	3-4-5		X	
127	30/9/13	Mme Gaultier	Quelques exemples de dysfonctionnement avec le projet de TVM av Général de gaulle ; passage piéton, tourne à gauche, livraison de Hertz (devant chez eux station TVM), auto-école, stationnement minute pour commerces, plus de commodités pour les riverains, pistes cyclable, accès aux écoles, sortie de véhicules chez les particuliers propriétaires	2-4-5		X	
128	30/9/13	BPF Cindar	Comment décharger les matières premières utiles à l'entreprise ainsi que le chargement des clients ? comment faire pendant les travaux ?	3-4-5		X	
129	30/9/13	Association des commerçants + pétition	100 entreprises sur le secteur de l'avenue ; comment travailler (circulation, livraison, clientèle, ramassage ordures ménagères, pannes de voiture, nettoyage des rues, interventions secours, etc.) Incohérence dans le projet Conclusion ; OUI au TVM-EST mais NON au site propre sur l'avenue du Général de Gaulle	3-4-5		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
130	30/9/13	Collectif des riverains et d'entrepreneurs	<p>Reproche du manque d'information.</p> <p>L'avenue est un axe majeur de circulation. Le projet, tel que présenté, n'améliorera pas le cadre de vie des habitants, cloisonnement des quartiers, clivage de la ville en deux,</p> <p>C'est un axe économique majeur, 100 commerces, libéraux, entreprises qui génèrent de l'emploi et la vie du quartier et rapportent des taxes et des impôts.</p> <p>Avec une seule voie, tous les problèmes (circulation, livraison, clientèle, ramassage ordures ménagères, pannes de voiture, nettoyage des rues, interventions secours, embouteillage, dangerosité, etc.)</p> <p>Conclusion ; Oui au passage du TVM sur la commune mais pas en site propre</p>	2-3-4-5		X	
131	30/9/13	Restaurant la colombière M Caquet	Inquiétude et colère sur le TVM en site propre : plus de stationnement, suppression d'une voie, livraison, circulation plus dense,	3-4-5		X	
132	30/9/13	Mme Teulié Vétérinaire	<p>Les clients viennent des alentours, pas uniquement de Champigny, la clinique doit être accessible. Les clients ne peuvent emprunter les moyens de transport avec leurs animaux ; ça leur est interdit.</p> <p>Souhaite que le TVM ne passe pas par Champigny/Marne en site propre mais en site partagé afin de limiter l'impact économique pour mon activité naissante</p>	3-4-5		X	
133	30/9/13	Collectif des riverains et d'entrepreneurs	<p>Opposition au passage du TVM en site propre sur la commune</p> <p>Impossibilité de traverser les voies centrales de la chaussée, de tourner à gauche</p> <p>Souhait ; garder 2x2 voies, arrêts de bus sur les trottoirs et devant les immeubles plutôt que devant les commerces, places de stationnement dépose minutes, arrêt minute, zone bleue, handicapés, connexions entre les différents quartiers, implanter des arbres aux propriétés dépolluantes, terme de site propre prenne un sens plus écologique, que les travaux du pont de Nogent n'ait pas lieu en</p>	2-3-4-5		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			même temps.				
134	30/9/13	Association « Essor campinois »	Transformer l'avenue en 2x1 voies et raréfaction de stationnement vont avoir des conséquences déplorables pour bon nombre d'entreprises demande que l'avenue reste à 2x2 voies et conserve le maximum de stationnement et de livraison. Non au TVM en site propre mais un TVM en site partagé.	3-4-5		X	
135	30/9/13	Collectif des riverains et d'entrepreneurs	Il suffit de quelques minutes pour qu'un embouteillage conséquent ne se crée avec une seule voie de circulation	3-4-5		X	
136	30/9/13	Collectif des riverains et d'entrepreneurs	Pas de possibilité de tourner à gauche, pas possibilité de faire demi-tour	2		X	
137	30/9/13	Collectif des riverains et d'entrepreneurs	Demande de ne pas réduire l'avenue à 2x1 voie mais conserver cet axe 2x2 voies de circulation, comme actuellement	3		X	
138	30/9/13	Collectif de parents de l'école Léon Frapier Mme Delmier	Le « Dépose minute de l'école Léon Frapier » va provoquer plus de désordres et de désagréments qu'à l'heure actuelle.	4		X	
139	30/9/13	M Bonnot	Enclavement du quartier du Tremblay Démonstration	2		X	
140	30/9/13	Mme Zeiroun	Contre le projet TVM parce que l'avenue sera réduite à 2x1 voie	3		X	
141	30/9/13	Riverains de l'avenue du Général de gaulle	Demande que les voies piétonnes et cyclables soient installées au niveau supérieur et pas dans le tunnel	7			
142	30/9/13	Anonyme	Comment faire pour couper la voie TGM pour rentrer chez soi ? Que devient le 317 ?	1-2		X	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
143	30/9/13	Mme Botao	Sur la page 76, vous indiquer que cette voie sera à double sens alors que cette voie est privée. Nous souhaitons être contacté très rapidement	2			
144	30/9/13	Anonyme	Comment font les piétons pour traverser de la rue Des... à la rue Bigeon ? idem entre la rue Pascal et la crèche Jean Eiffel Les tournes à gauche Souhaite que les voies cyclistes soient séparées	2-7		X	
145	30/9/13	M Terchoune	Problèmes de demi-tour, entrée/sortie selon la dimension des véhicules au domicile	2		X	
146	30/9/13	Mme Caporal	Plus judicieux de mettre les 2 pistes cyclable du même coté Combien de temps pour que les nouveaux arbres poussent ? Prévoir des places de parking devant les commerçants et des places de livraisons. Il faut que les propriétaires fassent l'effort de rentrer leur voiture (malheureusement parfois transformé en pièce à vivre) Le projet ne doit pas être bloqué	2-4-7	X		
147	30/9/13	Pharmacie du Tremblay	Nous avons des livraisons fréquentes, avec des produits urgents à décharger ; besoin d'une place de livraison et une place de parking (handicapé)	3-4-5		X	
148	30/9/13	M Bonnet	Signataire de la pétition s'opposant au projet en site propre. Illogique d'élargir les trottoirs ; une diminution de largeur permettra de laisser 4 voies. Eloigner les arrêts de bus des espaces de livraison indispensables	3-4-5		X	
149	30/9/13	Mme Correia	Pétition et Courrier adressé au maire pour des emplacements de parkings devant les domiciles privés	4			
150	30/9/13	Illisible	Accord pour le projet mais demande si le dispositif de régulation des carrefours – à la voie propre – ne suffirait pas et surtout ne permettrait pas de mieux partager l'espace entre les transports et les logements /parking-stationnement/places/trottoirs et commerce, dans l'esprit d'un espace urbain	3-4	X		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
151	28/9/13	M Leclerc	Projet utile mais qui demande des aménagements ; pour la sécurisation des cyclistes prévoir <u>une passerelle</u> à côté du <u>pont du petit parc</u> . La réalisation effective de cheminements cyclistes continus sur l'ensemble du parcours du TVM. La mise en place de parking sécurisé pour les vélos de préférence près du Pont du Petit Parc. Par cette mise en place de parkings mixtes conséquents auto/vélo pour les usagers et les commerçants de la fourchette de Champigny	4-7	X		
152	28/9/13	M Gibert	Remarques personnelles sur le déroulement de l'enquête	0			
153	30/9/13	M Fournier	Habitant le 55-59 rue Charles Floquet signale la nuisance actuelle qu'apporte l'emplacement de l'arrêt de bus 317.et 210 Pour le TVM, est-il possible de déplacer l'arrêt vers Noisy entre le pont du Petit Parc et la rue Diderot Pour le 201, peut-on aménager son arrêt avenue Wilson (voir plan joint)	8			
154	30/9/13	Mme Adono	Je suis favorable au projet TVM qui va permettre une liaison inter banlieue et important qu'il soit en site propre		X		
155	30/9/13	Mme Ahanda	Favorable au projet pour desservir Créteil, pour les étudiants se rendre à l'université		X		
156	30/9/13	Mme Zél...	Projet indispensable pour le développement de la ville Plus de transport en commun = moins de véhicule Plus facile d'accéder au commerce de proximité et administration Espace sécurisé à hauteur de l'école		X		
157	30/9/13	Green Pressing	Contre-proposition permettant des économies Schéma de modification de l'avenue joint. Site propre avenue du Général de Gaulle = Mort des Commerces de proximité !	3-4-5			
158	30/9/13	M et Mme Da Graca	Contestation du passage très près de leur pavillon	2			
159	30/9/13	M Adenot. Maire de	Prolongation du TVM utile aux Campinois et importante pour le maillage des transports. Son passage en site propre est la garantie de		X		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
		Champigny	l'efficacité attendue. Occasion d'un aménagement des avenues plus urbain. OK pour la suppression du souterrain. Stationnement conforté avenue de Gaulle. Passage sous les voies ferrées sécurisé. Particulièrement aux dates et délais de réalisation pour ne pas gêner le chantier de la ligne 15				
BRY SUR MARNE							
1	7/9/13	Jacques Lasne	Modification d'intitulé de l'arrêt Georges Méliès-les hauts de Bry par hôpital Saint Camille-les Hauts de Bry Existence de 2 hôpitaux dans le même secteur	2	X		
2	12/9/13	anonyme	Cette personne se réjouit de cette réalisation annoncée depuis plusieurs années. Regrette que le tracé ne soit pas en site propre dans Bry sur Marne Desserte de bus quai et gare RER et ligne 15 Fréquence et couts et la coordination avec la ligne 15	8-2	X		
3	17/9/13	illisible	Avis favorable		X		
4	21/9/13	M Morin	Ne croit pas à la fluidité du trafic routier Inquiet pour la sortie des véhicules de leur propriété	2			
5	19/9/13	Hopital Saint Camille	Demande de modification de l'intitulé de la station les Hauts de Bry	8	X		
6	30/9/13	Mme Morin	Demande de parking pour inciter les personnes à abandonner leurs véhicules pour le TVM et installer des testeurs de trafic.	4			
7	30/9/13	M Giordano EPI	Pétition pour une demande d'arrêt supplémentaire sur le boulevard Méliès à l'angle de la rue du clos Ste Catherine	5-8			
8	30/9/13	M Gibert	Ce projet n'a que trop traîné, oui au passage du TVM qui permet une liaison entre les communes d'une façon <u>plus écologique et plus démocratique</u>		X		
9	27/9/13	Mme Marsigny	Proposition de circulation autour du Mont d'est de Noisy le Grand avec une voie de circulation (rocade) propre pour le TVM et les services publics d'urgence		1		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
VILLIERS							
1	30/09/13	Commune de Bry sur Marne	Demande que la mention « Hôpital Ste CAMILLE » figure sur les stations proches de cet hôpital	2			
2	02/10/13	ACTEP Nogent	Observation transmise hors délais (Avis favorable itinéraire alternatif sur Bry)	7			
NOISY LE GRAND							
1	19/9/13	DIVOUX Guy Noisy le Grand	Soutien à EST TVM Circulation plus rapide en site propre Raccordement à la future ligne 15 du GPE Sécurité des voies cyclistes Desserte des quartiers Maille horizon et futur collèges et lycée de Noisy		1		
2	25/9/13	JAUTÉE Pierre Noisy le Grand	Soutien à EST TVM Liaison rapide entre Créteil et Noisy le Grand Complémentarité avec le GPE Terminus en gare routière renforcement de ce nœud de transport Tronçon sans site propre dans St Maur des Fossés risque de perte de temps		1	1	
3	25/9/13	MENU Josette Noisy le Grand	Liaison rapide entre Créteil et Noisy le Grand Desserte des quartiers Maille horizon et futur collèges et lycée de Noisy Complémentarité avec le GPE Matériel roulant le, moins polluants possible	9	1		
4	25/9/13	KRAMP JR Noisy le Grand	Devait déposer un courrier	0			
5	28/9/13	Ville de Noisy le Grand Dir ection de	Il est proposé d'émettre un avis favorable au projet Est-TVM sous réserve - que les aménagements projetés par la ville sur les secteurs du	0	1		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
		l'Urbanisme et de l'Aménagement	<p>Mont d'Est et de Maille Horizon Nord tels que cités précédemment, soient pris en compte ha des études de maîtrise d'œuvre,</p> <p>- que le trottoir situé au niveau de l'arrêt « Hôpital privé de Marne-la-Vallée » soit redimensionné afin d'accueillir les flux piétons important générés y l'ouverture du collège et du lycée Internationaux,</p> <p>- qu'une configuration en « T » soit maintenue pour l'aménagement du carrefour situé rue Georges Méliès/boulevard du Mont d'Est,</p> <p>- que la circulation sur deux voies soit maintenue sur la rive sud du boulevard du Mont d'Est, entre le rond-point de la porte des Ecoliers et l'accès à l'ancienne gare routière,</p> <p>- que le projet ALTIVAL, s'il devait desservir le quartier du Mont d'Est emprunte impérativement sur le territoire de Noisy-le-Grand les emprises retenues par le schéma de principe relatif au projet Est-TVM.</p>				
6	26/9/13	Délibération du Conseil Municipal	Idem la précédente	0	1		
COURRIERS							
1	29/09/13	BENABOU David Champigny	<p>Oui, au passage du TVM mais en voies partagées</p> <p>Non au passage en site propre</p> <p>Non à la réduction des voies de circulation</p> <p>Non à la réduction des places de stationnement</p> <p>Non à la dégradation de notre qualité de vie</p>	3-4-5		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
2	23/09/13	MOURAND Frédérique Champigny	Oui, au passage du TVM mais en voies partagées Non au passage en site propre Non à la réduction des voies de circulation Non à la réduction des places de stationnement Non à la dégradation de notre qualité de vie	3-4-5		1	
3	10/09/13	VERANI Raymond Champigny	Stationnement boulangerie de la rue Charles Floquet Réduction du parcellaire prévu	4-6		1	
4 et 17	10/09/13	Green Pressing Champigny	Demande de report de l'enquête publique compte tenu des dates de celle-ci	0			
5 et 20	30/8/13	Carreira Clara Green Pressing Champigny	Pas opposée mais demande de revoir le carrefour entre Bd de Stalingrad et l'Av du Général de Gaulle Engorgement quotidien du Bd en direction de l'A4 rue perpendiculaire et brocante Manque de stationnement Demande de supprimer les arbres (nuisances canine, volatile, humaines, etc...) Demande de supprimer le site propre dans l'Av Général de gaulle (espace pour la circulation et le stationnement) Ou pourrait circuler le bus 106 Mort des commerces	3-4-5		1	
6 et 18	03/09/13	CAQUET Jacques/ Virginie Champigny	Les approvisionnements des commerces, n'ont pas été pensés les stationnements non plus avenue du Gal de Gaulle à Champigny Supprimer les 2x2 voies et le stationnement reviendra à sacrifier les entreprises locales.	3-4-5		1	
7	04/09/13	BONNET Georges Garage du Tremblay Champigny	Stationnement et livraison des voitures impossible sans bloquer la circulation durant de long moment. Supprimer les 2x2 voies et le stationnement reviendra à sacrifier les entreprises locales	3-4-5		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
8 et 19	30/8/13	Dr Marlène Boyer Clinique vétérinaire Champigny	Supprimer les 2x2 voies et le stationnement reviendra à sacrifier les entreprises locales. Cout du projet trop important et inopportun	3-4-5-10		1	
9 et 22 et 23	25/08/13	WILLOT Benoit Joinville	Organisation d'une correspondance entre l'EST TVM et la ligne N°201 Prévoir une circulation cycliste entre Polangis et le Fourchette de Champigny Assuré l'accès aux bus aux PMR et Malvoyants Préserver les accès des riverains rue Ch Floquet.	2			
10 et 79	18/09/13	RAABE Danielle Champigny	Trajet actuel du TVM n'est pas pertinent Trajet alternatif par le haut de Joinville et le quartier des Canadiens et le lycée Marcelin Berthelot aurait dû être étudié. Abattage d'arbres Prendre en compte la situation paysagère Impact sur le Pont du Petit Parc Interconnexion avec GPE Problème de stationnement Circulation au raz des maisons (Pollution)	1-9		1	
11	20/09/13	QUARANTA Marc Champigny	Projet inadapté plus de problème que de services rendu Régularité des bus Manque de stationnement pour les commerces Blocage de la circulation lors des livraisons dans les commerces Circulation des cyclistes Comment couper les voies en site propre pour rejoindre son habitation sans faire des Km supplémentaires.	2-3-4-5-7		1	
12	19/09/13	Hôpital Ste Camille Bry sur Marne	Demande de spécifier sur les panneaux d'arrêt des bus des stations "Gorges Méliès et/ou INA-SFP " ou de substituer l'un de ces noms au profit de l'inscription "Hôpital Ste Camille"	8			

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
13	07/09/13	LASNE Jacques Bry sur Marne	Demande de remplacer le nom de la station Gorges Méliès Par "Hôpital Sainte Camille - les Hauts de Bry	8			
14	18/9/13	Thierry Delvaux Président de MDB Mieux se déplacer en Bicyclette	Favorable au projet En revanche grande quantité de manquements à l'obligation de mise au point d'itinéraires cyclables Rappel des obligations selon la loi (art 20 loi LAURE) Rappel la jurisprudence Demande d'apporter des corrections au projet et de suspendre l'enquête En particulier pour le parcours circulaire du Mont d'Est Le volet cyclable est inacceptable MDB fait des contre-propositions	7	1		
15	05/01/13	PAUTRE Didier Champigny	Oui, au passage du TVM mais en voies partagées Non au passage en site propre	3	1		
16	13/09/13	LOYER Véronique Joinville	Demande d'information sur les arbres de la rue Ch Floquet	0			
24	06/09/13	ROBERT Jean- Paul Saint Maur	Evaluation socio-économique portant à caution dans le secteur St Maur - Joinville Trajet actuel du TVM n'est pas pertinent Trajet alternatif par les hauts de St Maurice et les Haut de Joinville et le secteur Wilson auraient dû être étudiés.	9		1	
25	25/09/13	REMIAS Ph Saint Maur	Trop de bus Desserte déjà assurée par le 317 Déni de démocratie Budget trop lourd Etude d'un tracé alternatif	1-7-8-9		1	
26	Reçu préf 4/9/13	Georges Bonnet Garage du Tremblay Champigny	Contre le projet Impossibilité d'exercer l'activité de garage Impossibilité de stationner pour la clientèle Impossibilité de décharger les véhicules sans gêne de la circulation	3-4-5		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			Pas envisageable de voir 2x1 voie				
27	29/09/13	BRUNEL J.P. Champigny	Pas de "bateau" prévu pour sortir ou entrer dans les résidences du N° 45 au N° 53 rue Ch. Floquet.	2		1	
28	27/09/13	ESSOR CAMPINOIS Champigny	Impact sur l'économie locale non faite (Bd Ch. de Gaulle) Stationnement restreint accès aux commerces aléatoire. Approvisionnement des commerces non pris en compte	3-4-5		6	
29	25/09/13	ROHAUT Pascale St Maur	Soutien à EST TVM Cohabitation vélo- bus - piéton - voiture non étudiée Parc de stationnement vélo proche des stations TVM Sécurité piéton non assurée Itinéraire par le rue des Remises plutôt que par la Croix Souris Matériel roulant moins polluant.	7	1		
30	26/09/13	RINSVELDT David Paris	Soutien à EST TVM Correspondance avec les autres RER A et D Circulation des bus toute la nuit. Piste cyclable indépendante de la circulation et en double sens	7-	1		
31	30/09/13	VICENTE Frédéric Champigny	Parcellaire AH 37 et AH 38 Création de "bateau" pour desserte de résidence Sens de circulation des rue Ch. Floquet - 42eme de Ligne et Ch. Floquet - St Etienne et Roger Salengro - Gal Galiéni.	2-5		1	
32	30/09/13	Conseil Municipal Bry sur Martne	Soutien à EST TVM Le projet doit être achevé le plus rapidement possible Variante par le Bd Méliès ne doit être écartée pour la reconquête des délaissés de l'autoroute A4	9	1		
33	27/09/13	NEXITY Paris	Indemnisation du parcellaire utilisé par EST TVM rue Ch. Floquet	5	P	P	
34 et 35	25/09/13	ESNOULT Rémy et Alain St Maur	Contre ce projet Itinéraire par Joinville Cout trop élevé Double emploi avec le GPE	7-8-9		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			Amélioration du RER A				
36	Pas de date Reçu en Pref le 1er/10/13	Europe Ecologie les Verts	Soutien à EST TVM Connexion avec les autres déplacements multimodale Véhicule propre pour assurer le service de la ligne Aménagement global entre l'arrivée de l'A4 et le Bd du Levant		1		
37	28/09/13	BASSEVILLE Valérie St Maur	Contre ce projet Itinéraire par Joinville Cout trop élevé Double emploi avec le GPE Amélioration du RER A	7-8-9		1	
38	30/09/13	DA GRACA Champigny	Parcellaire Dévalorisation du bien	5		1	
39	26/09/13	FORGETTE Champigny	Piste cyclable sur Champigny - Parc de stationnement pour vélos à proximité des stations bus	6	1		
40	30/09/13	QUENIN Guillaume St Maur	Soutien à EST TVM Proposition d'un itinéraire bis dans St Maur	7	1		
41	27/09/13	MURAT Frantz Champigny	Emprise sur terrain privé trop important problème de soutènement des terres de talus. Nuisance sonore. Indemnisation d'expropriation - implantation de clôture prévue non réalisable. Entrée et sortie de la résidence problématique Parcellaire Destruction d'arbres Tourner à gauche en haut de la rue Ch. Floquet Gène des commerces de la rue Ch. de Gaulle Suppression des stationnements	2-3-4-5-6		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
42	24/09/13	CROCHEPEYR E André St Maur	Contre ce projet Itinéraire par Joinville Cout trop élevé	7-8		1	
43	28/09/13	COLLET Alain St Maur	Tracé du TVM inadapté par le vieux St Maur Tracé Alternatif par Joinville plus adapté	7		1	
44	27/09/13	SALAUN- BUARD Jeanine St Maur	Contre ce projet Cout trop élevé Amélioration du RER A Plus d'effort sur le GPE Projet non écologique	7-8-9		1	
45	25/09/13	DARCHE Arnaud Champigny	Contre ce projet Cout trop élevé Amélioration du RER A Plus d'effort sur le GPE Projet non écologique	7-8-9		1	
46	25/09/13	DARCHE Christiane Champigny	Contre ce projet Cout trop élevé Amélioration du RER A Plus d'effort sur le GPE Projet non écologique	7-8-9		1	
47	26/09/13	HARAUX Claire St Maur	Contre ce projet Itinéraire alternatif par Joinville Cout trop élevé Doublon avec le GPE	7-8-9		1	
48	24/09/13	LELAY St Maur	Sinuosité du trajet Etroitesse des voies Fréquence des bus perturbante Itinéraire alternatif par Joinville Cout trop élevé	7-8-9		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
49	26/09/13	GINESTE Michel St Maur	Réservation de piste cyclable Itinéraire alternatif par la rue des remises Implantation d'une passerelle à côté du pont du Petit Parc	7-9		1	
50	30/09/13	GUILLEMIN Annie St Maur	Trop de bus Desserte déjà assurée par le 317 Déni de démocratie Budget trop lourd Etude d'un tracé alternatif	7-8-9		1	
51	30/09/13	CARRIE Audrey St Maur	Trop de bus Desserte déjà assurée par le 317 Déni de démocratie Budget trop lourd Etude d'un tracé alternatif	7-8-9		1	
52	30/09/13	FREYSSINET Tatiana St Maur	Trop de bus Desserte déjà assurée par le 317 Déni de démocratie Budget trop lourd Etude d'un tracé alternatif	7-8-9		1	
53	30/09/13	CARRIE David	Trop de bus Desserte déjà assurée par le 317 Déni de démocratie Budget trop lourd Etude d'un tracé alternatif	7-8-9		1	
54	30/09/13	LABRUNE Catherine St Maur	Trop de bus Desserte déjà assurée par le 317 Déni de démocratie Budget trop lourd Etude d'un tracé alternatif	7-8-9		1	
55	24/09/13	PEREIRA Georges	Etude d'un tracé alternatif Joinville - St Maurice Type de bus pas vraiment défini	7-8-9		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
		St Maur	Evaluation économique et sociale sans fondement réel Chaussées empruntées inadaptées				
56	25/09/13	ALFONSO Marie St Maur	Budget trop lourd Veut garder son environnement actuel Doublon avec le GPE	7-8-9		1	
57	25/09/13	FERREIRA Marie-José St Maur	Budget trop lourd Veut garder son environnement actuel Doublon avec le GPE	7-8-9		1	
58	25/09/13	LAFAYE - D St Maur	Sécurité des sorties et entrée d'écoles Itinéraire alternatif par Joinville - St Maurice Doublon avec le GPE Projet non économique et non écologique	7-8-9		1	
59	21/09/13	TATEPOIRE Christian Champigny	Contre le projet de EST TVM Pas de site propre à Champigny Nuisance sonore Desserte et approvisionnement des commerces non étudié Réduction trop importante des places de stationnement Implantation de piste cyclable sur Charles de Gaulle	3-4-5-7		11	
59 bis	21/09/13	PINCHOT Raymond Champigny	Contre le projet de EST TVM Pas de site propre à Champigny Nuisance sonore Desserte et approvisionnement des commerces non étudié Réduction trop importante des places de stationnement Implantation de piste cyclable sur Charles de Gaulle	3-4-5-7		1	
60	27/09/13	LE MEUR Alain St Maur	Contre le projet de EST TVM Sécurité des écoles non assurée Pont du Petit Parc inadapté Itinéraire alternatif Joinville - St Maurice	1-9		1	
61	27/09/13	BFP - CINDAR	Stationnement et livraison des voitures impossible sans bloquer la circulation durant de long moment. Supprimer les 2x2 voies et le stationnement reviendra à sacrifier les	3-4-5		44	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			entreprises locales Pas de site propre à Champigny				
62	28/09/13	CAPORAL	Double du document déposé en Mairie de Champigny	0			
63- 64 - 65	27/09/13	ESSOR CAMPINOIS Champigny	Impact sur l'économie locale non faite (Bd Ch. de Gaulle) Stationnement restreint accès aux commerces aléatoire. Approvisionnement des commerces non pris en compte	3-4-5		14	
66	19/09/13	PINCHOT Raymond Champigny	Pour le projet EST TVM mais pas en site propre sur Champigny	3		1	
67	27/09/13	ESSOR CAMPINOIS Champigny	Impact sur l'économie locale non faite (Bd Ch. de Gaulle) Stationnement restreint accès aux commerces aléatoire. Approvisionnement des commerces non pris en compte	3-4		4	
68	?	Anonyme	Laisser les tourner à gauche Bd Ch. de Gaulle à Champigny dans les deux sens Clivage de la ville Inaccessibilité aux quartiers	2		1	
69	25/09/13	JANNIN Joinville	Parcellaire erroné Impasse Ch. Floquet	5	P	P	49
70	23/09/13	FOURNIER MAILLARD Michele St Maur	Double emploi du TVM avec la ligne actuelle 317 Itinéraire alternatif ^par Joinville - St Maurice Doute sur les conditions de circulation des bus Détérioration du cadre de vie Cout à reporter sur l'amélioration du RER A	7-8-9		1	
71	23/09	PRUDHON Sylvain St Maur	Avis défavorable			1	
72	27/09/13	FABIAO Bruno - Ophélie* Champigny	Manque de stationnement pour handicapé Oui, au passage du TVM mais en voies partagées Non au passage en site propre Non à la réduction des voies de circulation Non à la réduction des places de stationnement	3.-4		1	

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			Non à la dégradation de notre qualité de vie				
73	27/09/13	LEGRAND St Maur	Sécurité des enfants	0		1	
74	23/09/13	BARJON Champigny	Rue Ch. Floquet sorties de garage non matérialisées entre les N° 45 et 53 Abri bus trop près des pavillons Conservation des espaces verts	2		1	
75	23/09/13	GRANDEMAN GE Pierre-Yves St Maur	Etude d'un tracé alternatif Joinville - St Maurice Type de bus pas vraiment défini Evaluation économique et sociale sans fondement réel Chaussées empruntées inadaptées	7-8		1	
76	25/09/13	VAN DEN GOOT Jeroen St Maur	Double emploi du TVM avec la ligne actuelle 317 Itinéraire alternatif ^par Joinville - St Maurice	1-7		1	
77	27/09/13	GORSE Pierre	Contre le projet de EST TVM Itinéraire alternatif ^par Joinville - St Maurice	7		1	
78	24/09/13	DUMEE St Maur	Favorable au projet de EST TVM Sécuriser la circulation des vélos en pistes cyclables séparées Parc de stationnement pour vélo le long du tracé EST TVM Itinéraire alternatif par la rue des Remises Bus moins polluants	6-7	1		
80	24/09/13	LE FLOCK Y St Maur	Double emploi du TVM avec le GPE Budget trop important	8-9		1	
81	24/06/13	ADAM Daniel QSt Maur	Trace du TVM impropre à recevoir les bus Sécurité à la sortie et entrées des établissements scolaires Itinéraire alternatif ^par Joinville - St Maurice	2-7		1	
82	25/09/13	ZIEGLER Champigny	Oui, au passage du TVM mais en voies partagées Non au passage en site propre Non à la réduction des voies de circulation	2-*3-4	1		

n°	Date	Auteur	Observations du public	Thèmes	Avis favorable	Avis défavorable	Avis du Conseil Général
			Non à la réduction des places de stationnement Non à la dégradation de notre qualité de vie				
83	23/09/13	MOURANT César Champigny	Oui, au passage du TVM mais en voies partagées Non au passage en site propre Non à la réduction des voies de circulation Non à la réduction des places de stationnement Non à la dégradation de notre qualité de vie	2-3-4	1		
84	23/09/13	MOURANT Sylvie Champigny	Oui, au passage du TVM mais en voies partagées Non au passage en site propre Non à la réduction des voies de circulation Non à la réduction des places de stationnement Non à la dégradation de notre qualité de vie	2-3-4	1		
85	23/09/13	MOURANT Elodie Champigny	Oui, au passage du TVM mais en voies partagées Non au passage en site propre Non à la réduction des voies de circulation Non à la réduction des places de stationnement Non à la dégradation de notre qualité de vie	2-3-4	1		
86	20/09/13	PRUDHON Albin St Maur	Avis défavorable			1	
87		Cabinet médical du Tremblay	Crainte pour la continuité du Cabinet – stationnement – circulation – site propre interdisant le passage (bordures)	2-3-4			

5.2. Commentaires de la commission d'enquête

L'ensemble des observations reçues au cours de cette enquête publique unique se répartit de la façon suivante :

- Créteil : 10
- Saint-Maur-des-Fossés : 142
- Joinville-le-Pont : 43
- Champigny-sur-Marne : 162
- Bry-sur-Marne : 9
- Villiers-sur-Marne : 2
- Noisy-le-Grand : 6
- courriers en Préfecture : 87

(soit un total de plus de 2000 personnes qui sont intervenues en tenant compte des pétitions).

La commission d'enquête a analysé et résumé, comme décrit ci-dessus, chaque observation portée dans les registres, ou courrier reçu (mairies et préfecture).

Elle a constaté :

- que le nombre et le contenu des observations étaient très variables selon les lieux
- qu'il y avait deux points de "fixation" importants
- qu'une opposition très forte se manifestait à Saint-Maur-des-Fossés
- que de nombreux problèmes d'accès, stationnements, livraisons étaient mis en avant à Champigny-sur-Marne et Joinville le Pont
- que peu d'observations portaient sur le parcellaire, mais qu'elles étaient précises
- qu'aucune observation n'intéressait la mise en compatibilité du plan d'urbanisme de Créteil

A l'issue de son analyse, la commission a rédigé un procès-verbal de synthèse, comme il est prévu par la procédure, qu'elle a remis au pétitionnaire, le Conseil Général le 16 octobre 2013.

Compte-tenu du nombre d'observations, elle a choisi de faire ce procès-verbal de synthèse très concis. Le texte complet de ce procès-verbal se trouve en pièce jointe n°3.

Précisant son analyse, la commission d'enquête a résumé en fonction de l'importance des observations constatées en dix grands thèmes, la totalité des interventions du public afin de pouvoir les traiter.

Elle a indiqué ces thèmes au pétitionnaire, en complément du procès-verbal de synthèse.

THEMES RETENUS PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

Thème N° 0 : Les Observations Hors sujet et Hors délais

Thème N° 1 : St Maur - Petit Parc et doublon du 317

Thème N° 2 - Aménagement de voirie, entrées d'immeubles, site propre et tourne-à-gauche

Thème N° 3 : Stationnement

Thème N° 4 : Activité économique

Thème N° 5 : Parcellaire, expropriation

Thème N° 6 : Piétons et pistes cyclables

Thème N° 7 : Itinéraires alternatifs

Thème N° 8 : Financement, coûts

Thème N° 9 : GPE, Rabattements

5.3. Mémoire en réponse

Le 8 novembre 2013, le Conseil Général du Val-de-Marne a fait parvenir à la commission d'enquête son mémoire en réponse, reprenant les observations du public, et plus particulièrement les thèmes retenus par la commission d'enquête.

Après en avoir pris connaissance, la commission d'enquête a estimé que ce mémoire répondait suffisamment aux observations du public, et à ses propres interrogations. Une partie de ce mémoire se retrouve dans l'analyse des thèmes qui suit, et son intégralité en pièce jointe n° 4.

5.4. Analyse détaillée des observations

5.4.1. Thème N° 0 : LES OBSERVATIONS HORS SUJET ET HORS DELAIS

Ont été classées sous cette rubrique, les observations hors sujet, ou celles hors du champ de l'EST TVM, ainsi que certains courriers dont la date d'envoi est postérieure au 30 septembre 2013, qui ont été classés hors délai. Ceci étant, leur contenu reste largement adressé par les autres observations et courriers.

(Dans ce cadre, la commission a reçu bien après la clôture de l'enquête publique, une "notification"(!) de la commune de Joinville-le-Pont ("*Dans le cas où vous souhaiteriez contester cette délibération conformément aux dispositions de l'article R421-1 du code de justice administrative, vous disposez d'un délai de deux mois à compter de sa notification pour former un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Melun.*")

datée du 17 février 2013 (...), à laquelle était jointe la délibération n°24 du 8 octobre 2013 apportant son soutien total au projet).

5.4.2. Thème N° 1 : PASSAGE par ST MAUR-PONT du PETIT PARC ET DOUBLON

DU 317

Si quelques observations portées sur les deux registres d'enquête publique de la commune de Saint-Maur-des-Fossés sont favorables au projet présenté en enquête publique, la commission, lors des permanences (importance du public imposant la présence des trois commissaires) et en dépouillant les observations écrites (dont plusieurs pétitions) a pris acte d'une opposition très importante des Saint-Mauriens contre le passage du bus EST-TVM sur la commune, et en particulier dans "le vieux Saint-Maur".

Cette opposition s'appuie principalement sur les arguments suivants :

- le vieux Saint-Maur n'est pas adapté pour un tel projet (rues étroites, changements de directions difficiles...)
- on va détruire un lieu historique
- fragilité du tissu urbain, cadre de vie, nuisances, pollution...
- projet coûteux, qui double le bus 317 (souvent vide) et ne tient pas compte du futur métro du Grand Paris, rupture de charge incohérente avec le projet
- il existe un itinéraire alternatif par Saint-Maurice et Joinville-le-Pont qui desservirait davantage d'habitants et d'équipements
- le pont du Petit Parc ne peut supporter ce passage
- circulation déjà saturée, les fréquences prévues vont augmenter les embouteillages
- présence de nombreuses écoles, sécurité des enfants non prise en compte
- le projet ne fonctionnera pas, et le Conseil Général créera un véritable site propre, en utilisant les parties déjà sous DUP.

On trouve des mots très durs sur le projet dans les observations écrites : "*inadapté, erreur stratégique, inutile, nuisible, aberrant, piège, "experts" au sens péjoratif, non-sens, illogique, stupide, choix technocratique...*".

Eléments du dossier

Le dossier présenté en enquête publique aborde le trajet sur la partie de la commune de Saint-Maur-des-Fossés à plusieurs reprises.

Dans la notice explicative sommaire (1.2 Insertion de la ligne de bus) il est noté qu'entre l'extrémité de la RD 86 et le Pont du Petit Parc, EST-TVM empruntera le réseau des voiries communales du vieux Saint-Maur, où aucun aménagement ne sera réalisé.

Dans la pièce annexe "K", l'opposition des Saint-Mauriens au projet est longuement évoquée dans le compte-rendu de la concertation ; dans la description du secteur concerné (2.2.1.2) il est précisé (en parlant du tissu urbain ancien de la commune) que "Ce tissu ancien sera intégralement préservé par EST-TVM, étant donné l'absence d'aménagement dans la commune."(voir aussi 4.1.2.1, 4.3.2, et 1.5.3.2 de l'étude d'impact).

La présence des écoles (lycées, collèges) est précisée dans la description des équipements générateurs de déplacements.

Il est fait état dans le même document de la future gare du GPE, et du projet lui-même du GPE.

Dans ce document, partie description du projet (3.2.3), l'abandon du tracé par Joinville -le-Pont est justifié par le manque de consensus et l'évaluation socio-économique.

Dans l'étude d'impact, il est fait mention à plusieurs reprises du passage dans Saint-Maur-des-Fossés et des éléments y attachés :

- *les formes bâties traditionnelles sont intégrées (3.1.3)*
- *les établissements scolaires sont cités, et donc non ignorés : école Nicolas Gati, école Saint-André, lycée d'Arsonval, collège Rabelais, lycée Marcellin Berthelot (voir aussi 1.6.1.1)*
- *les sites historiques classés ou inscrits sont pris en compte (3.8.1) dont l'ancienne abbaye, l'église Saint-Nicolas, et l'ancien hôtel de Largentière ; l'étude précise qu'il n'y aura pas d'aménagements dans ces secteurs (1.9.5.4)*
- *l'ensemble des transports en commun existant dans le secteur intéressé par le projet est intégré à l'étude (5.3).*

L'étude prend en compte le fait que le passage dans Saint-Maur-des-Fossés est "très contraint ".(4.1.1), mais que l'impact sur la circulation devrait être négligeable, le projet étant prévu avec des bus non articulés de même gabarit et sur un itinéraire déjà emprunté par la ligne 317, certaines autres lignes passant sur la commune étant restructurées en fonction d'EST-TVM (1.8.1.4).

Concernant le Grand Paris Express (GPE), l'étude d'impact lui consacre un paragraphe important (5.1), expliquant sa prise en compte, la correspondance des deux projets au niveau de la gare de "Saint-Maur-Créteil", et précise que la prise en compte a été faite jusque dans le détail (ventilation rue Charles Floquet).

Ce qu'en dit le Maître d'ouvrage

Le réseau de bus existant est présenté p19 de la notice explicative (pièce C).

La restructuration de ce réseau, associée à la création de (a ligne EST TVM. a été proposée en mai 2009 par la RATP et est exposée aux chapitres 1.8.3 de l'étude d'impact (pièce G, partie IV) et 2.1 de l'évaluation économique et sociale (pièce J).

Ce projet de restructuration prévoit :

- *une modification importante de la ligne 317, dont la plus grande partie du trajet est reprise par la nouvelle ligne Est TVM,*
- *une modification de la ligne 120,*
- *les renforcements de l'offre sur les lignes 210 et 116, pour compenser les liaisons qui ne seront plus assurées par les lignes 317 et 120.*

Le bilan de la concertation légale, qui s'est déroulée en 2006 et début 2007, approuvé par le Conseil du STIF le 11 février 2009, a fait état de la demande du public d'étudier une variante de tracé, faisant passer l'itinéraire de la ligne Est TVM par le Pôle de Joinville-le-Pont RER A.

Cette étude de variante a été réalisée au cours de l'élaboration du Schéma de Principe et, afin d'être complète, a distingué deux options :

- *une première option, dans laquelle l'itinéraire variante faisait l'objet d'un aménagement de site propre sur les communes de Joinville-le-Pont et de Saint-Maurice*
- *une seconde option, dans laquelle l'itinéraire variante était emprunté selon la configuration actuelle de la voirie, sans aucun aménagement.*

En application de la méthodologie prescrite par le STIF, cette étude a intégré un bilan socio-économique permettant de comparer objectivement les variantes et le tracé de référence.

Ce bilan socio-économique est présenté au 5.2 du Schéma de Principe (pièce K), en complément de l'analyse des variantes étudiées qui figure au chapitre 3 de l'étude d'impact (pièce G).

Celui-ci tient compte :

- *de l'ensemble des coûts d'investissement du projet*
- *de la fréquentation prévisionnelle de la ligne Est TVM et des autres lignes, et des gains de temps pour les usagers des transports collectifs*
- *des gains de temps liés à l'amélioration des conditions de circulation pour les usagers qui continuent à utiliser leur véhicule particulier*
- *des économies de dépenses publiques, en relation avec la réduction du nombre de places de stationnement automobile, l'entretien de la voirie, notamment*

- *de la diminution des effets externes négatifs en relation avec le report de la voiture vers les transports collectifs : diminution de l'insécurité routière, du bruit de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.*

Il conclut à des taux de rentabilité beaucoup plus faibles pour la variante par le pôle de Joinville-le-Pont (dans ses deux options, respectivement 4,5% avec aménagements et 4,1% sans aménagements) que pour le tracé de référence finalement retenu (6, 8%), en raison de l'allongement de temps de parcours et l'augmentation des coûts d'exploitation que la variante impliquerait sans aménagement, ou bien de son surcoût d'investissement principalement, dans l'option avec aménagement.

Le gain d'attractivité de la variante, lié à la desserte du pôle de Joinville-le-Pont RER A, reste très limité par rapport au tracé par le Vieux Saint-Maur ce qui s'explique par le fait que dans le cas de la variante, la ligne Est TVM serait en doublon avec le RER A entre cette gare et celle de Saint-Maur-Créteil.

Il convient de signaler également que l'option avec aménagements dans la variante par le pôle de Joinville-le-Pont faisait l'objet de réserves importantes de la ville de Joinville-le-Pont.

Sur la base des conclusions de cette étude, le STIF a entériné le choix du tracé de référence de la ligne Est TVM, empruntant celui de la ligne 317 actuelle à travers le quartier du « Vieux Saint-Maur », moyennant le respect des engagements pris lors de la concertation légale, à savoir :

- *aucun aménagement sur le territoire de Saint-Maur dans le cadre du projet*
- *utilisation de bus standards, comme ceux de la ligne 317 actuelle.*

En ce qui concerne les observations formulées sur le passage de la ligne Est TVM dans des rues étroites de Saint-Maur, le matériel roulant de la ligne Est TVM correspondra à des bus standards comme ceux de la ligne 107 et 317 empruntant aujourd'hui le carrefour de la Croix- Souris, l'avenue de la Varenne, l'avenue de la Libération, la rue Godefroy Cavaignac et le pont du Petit Parc. La circulation sur le pont du Petit Parc est actuellement limitée à 11 tonnes, sauf RATP. Le matériel roulant de la RATP est donc autorisé à circuler sur le pont du Petit Parc.

Il n'y aura donc pas de difficultés nouvelles pour la circulation des futurs bus standards de la ligne Est TVM par rapport à la situation actuelle, que ce soit en termes de gabarit ou de limite de tonnage sur le pont du Petit Parc.

Au contraire, un matériel roulant neuf et aux normes environnementales les plus récentes améliorera le confort pour les usagers du bus et réduira encore les faibles nuisances émises par ce mode de transport.

La libération des emplacements réservés figurant dans les documents d'urbanisme de la ville relève d'une procédure administrative différente de celle de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Ainsi, la décision de lever les emprises réservées situées avenue de la Libération interviendra après que le Préfet ait pris la déclaration d'Utilité Publique du présent projet.

Commentaires de la Commission d'enquête

La commission a pris acte du refus du passage dans Saint-Maur-des-Fossés d'EST TVM, largement exprimé dans les registres d'enquête publique, ainsi que des arguments présentés par la majorité des intervenants.

Elle prend également acte de la réponse du pétitionnaire, remarquant que le problème du passage dans Saint-Maur-des-Fossés est récurrent depuis les premières recherches sur le projet, et que la concertation l'avait mis en relief.

Elle constate qu' en dehors de la fréquence de passage, la nouvelle ligne de bus n'apporte aucune modification ni aucune autre contrainte nouvelle.

5.4.3. Thème N°2 - AMENAGEMENT VOIRIE, ENTREE D'IMMEUBLE, SITE PROPRE ET TOURNE A GAUCHE

Eléments du dossier

Les aménagements nouveaux en faveur des transports en commun seront également accompagnés d'une requalification de l'espace public, améliorant ainsi le cadre de vie des riverains et favorisant les modes de déplacements actifs le long d'EST TVM, en créant des itinéraires cyclables sécurisés et en améliorant le confort et l'accessibilité des trottoirs.

L'opération EST TVM permettra donc de répondre globalement aux objectifs généraux du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et du Plan de déplacements du Val-de-Marne, qui consistent en une amélioration de la mobilité urbaine et du cadre de vie des riverains, à travers les principes suivants :

- *répondre à un besoin croissant de transport de surface en rocade*
- *conforter le maillage entre les différents modes de transports existants et futurs*
- *améliorer la desserte locale et desservir les grands pôles du territoire*
- *réaménager le paysage urbain le long de l'itinéraire*
- *faciliter la vie quotidienne des habitants (faciliter l'accessibilité de tous, sécuriser les cheminements piétonniers, créer des itinéraires cyclables, ...).*

Le linéaire de la nouvelle ligne EST TVM présente quatre types d'insertion adaptés aux contextes urbains traversés :

- banalisé, dans la circulation générale, sans aménagement
- en site propre intégral, séparé de la circulation générale
- en site propre et dans les couloirs de bus existants de la ligne TVM actuelle
- dans les aménagements ponctuels de voirie et de carrefours.

On totalisera alors 9 kilomètres d'aménagements le long de l'itinéraire EST TVM ainsi que 1,5 kilomètre d'itinéraire cyclable dissocié du tracé du bus EST TVM.

Aménagements du Système de transport :

Aménagements nouveaux :

- Site propre axial à deux voies : 2,2 km d'aménagements nouveaux entre la fourchette de Champigny et la fourchette de Bry
- Site propre latéral à deux voies : 2 km d'aménagements nouveaux (exclusivement situé entre le carrefour Pasteur et la fourchette de Bry)
- Site propre latéral à une voie : 2 km d'aménagements nouveaux (exclusivement autour du Mont d'Est)
- Couloirs d'approche aux carrefours 1,4km situés sur la commune de Créteil et avenue Charles Floquet sur les communes de Champigny-sur-Marne et Joinville-le-Pont

Aménagements existants (ligne TVM) mutualisés : 2,3 km

Circulation banalisée des bus : 6,7 km

Ouvrages à créer :

Viaduc au-dessus la ligne de voie ferrée de Grande Ceinture (50 m de long sur 9,5 m de largeur utile)

Stations : 25 stations

24 dans le sens Créteil – Noisy-le-Grand

22 dans le sens Noisy-le-Grand – Créteil

Géométrie :

Longueur : 30 m.

Largeur : 3,00 m.

Hauteur de quais : 19 cm (contrainte des normes d'accessibilité PMR)

Conformément aux engagements pris par le STIF à l'issue de la concertation préalable, aucun aménagement n'est prévu sur la commune de Saint-Maur-des-Fossés dans le cadre du projet ;

Propositions d'insertions

Le projet est constitué, pour 52% du linéaire EST TVM, par une infrastructure en site propre exclusivement réservée aux véhicules de transport en commun, incluant l'aménagement des intersections avec les voiries publiques rencontrées lorsque celles-ci sont franchies à niveau. Des dispositifs de régulation des feux, similaires à ceux existants sur la partie TVM actuellement en service, permettront d'accorder la priorité aux bus du site propre.

Le linéaire de la nouvelle ligne EST TVM a été étudié en proposant trois types d'insertion :

- *Site banalisé (dans la circulation générale) sans aucun aménagement*
- *Aménagements ponctuels (couloirs et aménagements de carrefours)*
- *Site propre intégral (plateforme réservée aux bus séparée de la circulation générale).*

Ces trois possibilités d'insertion, présentant chacune des avantages et inconvénients, ont été adaptées aux situations géographiques et aux tissus urbains des communes concernées par EST TVM et traversées par la nouvelle infrastructure. Ainsi, pour chaque tronçon, il a été recherché les conditions les plus appropriées, en tenant compte des conditions particulières d'emprise, de sécurité et de coûts, tout en limitant le nombre de transition entre chaque type d'aménagements.

L'ensemble de ces principes sont explicités ci-après.

Sections non aménagées

Dans le cadre de l'opération, lorsque la fluidité du trafic général le permet, ou lorsque la configuration urbaine rend difficile la mise en place d'un site propre, certaines sections ne feront pas l'objet d'un aménagement.

Il en est de-même sur la section de la ligne TVM existante sur la RD 86, empruntée par EST TVM, où les aménagements existants sont jugés suffisants pour supporter le trafic supplémentaire de la nouvelle ligne EST-TVM. Ainsi, aucun aménagement n'est donc envisagé au titre du projet EST TVM sur cette portion d'itinéraire.

En outre, aucun aménagement ne sera réalisé sur le territoire de Saint-Maur-des-Fossés, conformément au bilan de la concertation.

Aménagements ponctuels d'approche et de franchissement des carrefours à feux

Sur certaines sections, EST TVM bénéficie d'aménagements ponctuels. Ceux-ci concernent des sections du tracé:

- *à Créteil, avenue de la Brèche et en amont du carrefour Maurice Déménitroux, avenues des Compagnons de la Libération et François Mauriac*
- *à Joinville-Champigny, avenue Charles Floquet*
- *à Bry-sur-Marne, avenue de l'Europe, rue Léon Menu, ainsi que des amorces de la zone I.N.A./S.F.P.*

Ils se composent de couloirs de bus insérés en amont des feux, afin d'assurer la priorité des bus aux

intersections. Ces couloirs présentent des largeurs de 3,50 m, portées à 4,50 m en cas de partage avec les vélos. De tels couloirs se rencontrent dans le projet à Créteil, sur l'Avenue des Compagnons de la Libération et sur la rue Maurice Déménitroux (tous les deux dans le sens Créteil /Noisy), ainsi que sur l'Avenue Charles Floquet (dans les deux sens de circulation) à Joinville/Champigny.

La mise en place de couloirs ponctuels peut s'accompagner d'aménagements de voirie visant à fluidifier la circulation générale dans les sections où les aménagements bus ne sont pas indispensables. Ceux-ci existent sur l'Avenue Charles Floquet entre la Résidence du Parc Fleuri et la Rue Saint-Etienne. Cette section est réaménagée et élargie afin de pouvoir mieux insérer EST TVM dans la circulation normale. Le profil de la route est repris pour rendre le tracé plus rectiligne, dans le but de respecter la vitesse commerciale du bus.

Aménagements en site propre continu

Sur le tracé retenu, les aménagements en site propre sont situés à partir de la Fourchette de Champigny et cela jusqu'au terminus à Noisy-le-Grand, à l'exception de la séquence de la trémie sous les voies ferrées à Champigny-sur-Marne et de la zone I.N.A./S.F.P.

Ces aménagements ont également été étudiés sur la variante par le Pôle de Joinville au niveau de la rue Henri Barbusse et de la section située entre le Pôle de Joinville et la Fourchette de Champigny.

Il s'agit de plates-formes bidirectionnelles de 6,50 m ou unidirectionnelles de 3,50 m de largeur permettant le croisement de deux bus, surélevées de 6 à 8 cm par rapport aux voies de circulation générale et réservées exclusivement aux bus. Ces plates-formes sont seulement franchissables en situation d'exploitation normale au droit des carrefours et des traversées piétonnes. En revanche, elles sont accessibles en situation dégradée (accident, véhicules prioritaires, panne du bus, etc).

Le positionnement de ces plates-formes en voirie est proposé en axial, ou en latéral en fonction des tissus urbains traversés et des performances attendues pour EST TVM.

Ce qu'en dit le Maître d'ouvrage

Le Dossier d'enquête publique a été réalisé sur la base du Schéma de Principe approuvé par le STIF le 13 décembre 2012, document d'études établi à l'échelle 1/500°.

Après l'enquête publique, ce document d'études sera affiné au niveau Avant-Projet (AVP), au 1/200[°] puis Projet (PRO), au 1/100[°].

Ces niveaux d'études successifs, beaucoup plus détaillés que ce document nécessaire pour l'enquête publique, prépareront la passation des marchés de travaux. Ils préciseront pour cela la géométrie détaillée des aménagements ou de l'implantation de certains ouvrages ou équipements, à quelques centimètres près, ainsi que le choix de certains matériaux non encore fixés.

Au cours de ces études qui s'engageront en fin d'année 2013, un contact sera pris avec les riverains et usagers éventuellement impactés par les travaux ou acquisitions foncières.

C'est bien dans ce cadre que les questions exprimées lors de l'enquête publique sur l'impact précis du projet ou le maintien de fonctions essentielles telles que les accès aux habitations ou commerces pourront trouver une réponse adaptée au contexte précis de chaque site.

Le dialogue avec chaque municipalité afin de préparer au mieux les périodes de travaux sera également poursuivi.

En cours de chantier, comme à l'occasion d'autres réalisations passées ou en cours dans le Val-de-Marne, les services du Département mettront en œuvre l'ensemble des moyens à leur disposition permettant de limiter les impacts du chantier sur les usagers et sur les activités riveraines.

Ainsi, l'ensemble des circulations seront maintenues durant le chantier, avec une attention renforcée pour la sécurité des usagers et le maintien de la desserte des commerces et activités riveraines de l'avenue. Dans ce cadre, des places de livraisons provisoires seront également prévues dans l'organisation du chantier pour limiter la gêne occasionnée aux commerces.

Néanmoins, si malgré ces précautions, des commerces constataient une diminution de leur chiffre d'affaires imputable au déroulement du chantier, les services du Département orienteront les commerçants afin de les aider à déposer un dossier de demande d'indemnisation auprès du Département, de manière à obtenir une indemnité compensant le préjudice financier subi.

Ainsi, le Département réaffirme les engagements qu'il a pris dans le dossier d'enquête publique sur la limitation des impacts du projet vis-à-vis des riverains et usagers, à la fois en situation définitive et en phase de chantier :

- maintien des accès aux parcelles d'habitation*
- continuité des accès aux activités et des possibilités de livraisons des commerces*
- maintien de la circulation générale et des cheminements piétons*
- respect des diverses normes de sécurité, telles qu'accès pompiers, ou d'accessibilité des personnes à mobilité réduite*
- maintien des conditions d'exercice des services urbains (lignes de bus, collecte des ordures ménagères, ...)*
- indemnisation des éventuels préjudices dus au chantier.*

Commentaires de la Commission d'enquête

Le site banalisé dans la circulation générale représente le tiers du parcours de l'EST TVM et ce compris la portion du circuit dans la commune de St Maur pour lequel aucun aménagement n'est prévu.

Le trajet de l'EST TVM est donc constitué de 52% d'une infrastructure en site propre permettant la priorité au bus.

Si dans l'ensemble un accord sur le parcours a fait consensus (sauf sur St Maur), les aménagements particuliers ne sont pas suffisamment décrits, voir manquent, dans le dossier. En effet nous avons pu, lors de nos différents déplacements, constater le manque de possibilité de tourner à gauche et le manque de passages piétons prévus principalement sur l'axe Charles de Gaulle à Champigny sur Marne, axe relativement important de 2,2 km sur lequel nous avons relevé quelque 19 "tourne à gauche" possibles actuels (ce nombre restant à vérifier) alors que dans le projet de site propre deux carrefours seront aménagés en "tourne à gauche" dans les deux sens Stalingrad/Charles de Gaulle et rond-point de la fourchette de Bry sur Marne et deux "tourner à gauche" simple à Charles de Gaulle/Destouches et Charles de Gaulle/Lt André Ohresser dans le sens Bry/Champigny et Charles de Gaulle/Génétrais dans le sens Champigny/Bry.

Sur les parties en site propre il faudra veiller au nombre de passage piétons qui devront être suffisants et protégés pour la traversée du site propre afin que ces parcours piétons ne soient pas excessifs.

Enfin à la Fourchette de Champigny un aménagement devra être trouvé pour permettre le "tourne à gauche" dans les deux sens entre les trois voies constituant ce carrefour : Charles de Gaulle - Gal Galliéni et Roger Salengro.

La commission d'enquête constate un grand nombre de contestation sur l'avenue du Général de Gaulle à Champigny. Elle considère que les emprises pour le site propre sont importantes et vont gêner considérablement la vie dans le quartier, aussi bien pour la population que pour les commerces. Le passage de 2x2 voies, plus stationnement, circulation piétonne, trottoirs, au passage à 2 voies en site propre, 2x1 voies pour la circulation des véhicules, le stationnement, la circulation piétonne, circulation vélo, posera de gros problèmes pour les activités commerciales et quotidiennes des habitants des quartiers alentours.

Les accès aux propriétés non répertoriés aux plans ont laissé un doute pour le public quant aux possibilités d'accès futurs, en effet sur les plans les entrées ou sorties de propriété n'ont pas été prises en compte lors de l'implantation des stations de bus ou des implantations d'arbres reconstituant les abords des tracés de l'EST TVM, une représentation exacte de ces dispositifs, et des possibilités des "tourne à gauche" devra être effectuée avant toute prise de décision.

5.4.4. Thème N° 3 : STATIONNEMENT

Éléments du dossier

Dans la notice explicative §1.4 – Objectifs et enjeux du projet : Faciliter la vie quotidienne des habitants (sécurisation des cheminements piétonniers, création de pistes cyclables, meilleure organisation des stationnements, etc...).

Dans la pièce E

- 1.2- Principes d'aménagement pour le site propre : En fonction des nécessités et des possibilités, une bande de stationnement est prévue dans chaque sens. Des sur-largeurs, nécessaires au droit des stations, ou des aménagements cyclables, peuvent entraîner localement la suppression du stationnement.
- 3.4.2 Aménagements cyclables dissociés de l'itinéraire bus :

Cette dissociation entre les deux itinéraires permet de préserver le stationnement sur l'avenue de Gaulle et d'assurer une largeur satisfaisante aux trottoirs sans impacter les alignements d'arbres existants.

- 3.4.3 De la Fourchette de Champigny à la fourchette de Bry :

En rationalisant le stationnement entre les alignements d'arbres existants.

Dans la pièce G :

Le projet Est-TVM, prévoit également une amélioration des cheminements et des traversées piétonnes et cyclistes, une réflexion sur le stationnement et les livraisons sur les axes empruntés ainsi qu'une revalorisation de l'espace public traversé (insertion urbaine et paysagère).

On estime entre 26 800 et 28 100 le nombre de véhicules supplémentaires aux heures de pointe dans le secteur en 2020 par an. Pour ce qui est du stationnement, l'offre de stationnement publique matérialisée sur la voirie sur le tracé principal est de 1 347 places.

Dans le tableau de synthèse des enjeux, le thème « l'organisation des déplacements » et sous thème « circulation » est un enjeu fort.

Le projet pourra avoir un impact sur le stationnement, ainsi plusieurs types de mesures compensatoires peuvent être envisagées pour pallier une éventuelle suppression de places : créer une zone réglementée afin d'augmenter la rotation des places et accueillir un maximum de visiteurs avec moins de places matérialisées, utiliser un parking en ouvrage à proximité immédiate du projet...

S'agissant de l'occupation de l'offre de stationnement, en 2007 une étude réalisée par la commune sur, notamment, l'avenue du Général de Gaulle à Champigny, avait permis d'identifier une relative pression du stationnement en journée avec une occupation de 81% (une occupation de 80% constitue un seuil au-delà duquel la recherche d'une place libre de stationnement commence à devenir difficile. On parle alors de saturation de l'offre). Depuis, l'ensemble de la rue, initialement partiellement en zone bleue, est complètement en zone bleue. En 2005 une étude du cabinet SARECO sur, notamment, l'avenue Charles Floquet avait montré que la Zone bleue était peu respectée, mais que l'on trouvait toujours des places disponibles à proximité. En définitive qu'il n'y avait pas de pression importante dans le périmètre.

Pour ce qui est du stationnement, l'offre de stationnement public connaît parfois une forte pression (Créteil, Champigny, Saint-Maur, Joinville).

La circulation générale s'effectue sur deux chaussées séparées. En fonction des nécessités et des possibilités, une piste de stationnement est prévue en supplément dans chaque sens. Des sur-largeurs, nécessaires au droit des stations, ou des aménagements cyclables, peuvent entraîner localement la suppression du stationnement.

Sur la commune de Créteil, le projet Est-TVM impacte faiblement le nombre de places de stationnement. Seules 5 places sont supprimées avenue de la Brèche. Il n'en crée aucune.

L'arrivée d'Est-TVM dans Saint-Maur ne s'accompagne d'aucun aménagement concernant l'emprise stationnement. Il n'y a donc aucun effet à noter à ce sujet.

Sur les communes Champigny/Joinville, le projet Est-TVM s'accompagne de la suppression de presque soixante places de stationnement, principalement sur l'avenue Charles Floquet et l'avenue de Gaulle. - Sur l'avenue Charles Floquet, si le bilan sur la rive de Champigny-sur-Marne est de trente-trois places en moins, il est compensé par une hausse des places côté Joinville (quarante-trois places en plus en raison de l'aménagement de deux parkings), soit dix places supplémentaires au total sur cet axe.

Sur l'avenue de Gaulle, entre les deux Fourchettes, le projet impacte une trentaine de places de stationnement de par l'insertion des stations Est-TVM, des traversées piétonnes du site propre, de l'espace public à disposition des piétons. Les places de stationnement impactées ne peuvent être restituées le long de l'axe. En revanche, la configuration actuelle du stationnement, partiellement imbriqué entre les alignements d'arbres, est rationalisée.

Sur la commune de Bry, les aménagements du projet Est-TVM s'accompagnent d'une rationalisation du stationnement, ce qui génère une hausse de l'offre en places de stationnement Boulevard Méliès. Le stationnement existant dans la zone INA-SFP n'est pas impacté par le projet.

Les aménagements liés au projet impactent faiblement le territoire de Villiers-sur-Marne. Ainsi, aucun stationnement n'est impacté.

Sur la commune de Noisy, le scénario retenu impacte un tiers du stationnement sur voirie sur l'itinéraire d'Est-TVM. L'ensemble de l'offre de stationnement sur voirie est supprimée (-75 places) le long des aménagements bus, le long de la rive intérieure au Mont d'Est. Cet impact sur le stationnement résulte du choix de la Ville, et il est approuvé par le Conseil général de Seine-Saint-Denis, de ne pas impacter les capacités routières et les terre-pleins centraux plantés, afin de préserver au maximum les alignements d'arbres existants alors que le parking du PKO offre suffisamment de places pour compenser cette perte. La suppression des places de stationnement se fait également au profit d'une augmentation de l'espace public à destination de l'usage piéton.

Sur l'ensemble des secteurs concernés, La réalisation du projet Est-TVM s'accompagne d'une réduction de l'espace dédié au stationnement. En effet, le bilan du stationnement montre qu'environ 140 places de stationnement seront supprimées

		Créteil	Saint-Maur	Champigny / Joinville	Bry	Villiers	Noisy	TOTAL
Situation existante	Nombre de places de stationnement	52	/	319	114	/	230	715
Aménagements Est-TVM	Places de stationnement projet	47	/	260	126	/	155	578
Bilan stationnement		-5	/	-59	+12	/	-75	-137

La suppression est surtout impactante dans les communes de Champigny et de Noisy pour lesquelles le bilan de stationnement est le plus négatif. Le projet Est-TVM impacte 19% des places de stationnement situées sur les espaces requalifiés par l'opération.

De plus, plusieurs types de mesures compensatoires pourraient être mises en place avec l'appui des municipalités, telles que, à titre d'exemple :

- La création d'un nombre de place identique à proximité du projet, sous forme de poche de stationnement
- La création d'une zone réglementée afin d'augmenter la rotation des places et ainsi d'accueillir un maximum de visiteurs avec moins de places matérialisées
- L'utilisation de parking en ouvrage à proximité immédiate du projet.

Ce qu'en dit le Maître d'ouvrage

En ce qui concerne le stationnement, il convient de signaler qu'un bilan prévisionnel de l'impact du projet sur l'offre de stationnement à l'échelle de chaque séquence d'aménagement, a été transmis à chaque municipalité avant l'approbation du schéma de principe du projet. Chaque ville a pu ainsi formuler ses observations ou réserves sur cet aspect du projet.

Au niveau des études détaillées à venir, la prise en compte des besoins spécifiques tels que livraisons, places de stationnement aménagées pour les handicapés ou stationnement pour les deux roues, sera faite au niveau le plus fin, en tenant compte des spécificités de chaque site et des préconisations des municipalités.

Il appartiendra également aux municipalités de maintenir ou faire évoluer la réglementation relative au stationnement et aux livraisons, à l'occasion du projet.

Pour ce qui concerne l'impact du projet sur le stationnement sur cette séquence, le bilan présenté en partie IV chapitre 1.8.5 de l'étude d'impact (pièce G) doit bien être confirmé dans le présent mémoire, en raison d'une confusion possible dans l'interprétation des données (cf. chapitre 8 ci-dessous).

Le bilan de l'évolution de l'offre de stationnement, sur cette séquence limitrophe des deux communes, est bien une augmentation globale d'environ 10 places : -33 places estimées sur la rive champinoise, compensées par

l'augmentation d'offre estimée à + 43 places sur la rive Joinvillaise, grâce à l'aménagement et extension de deux parkings publics.

Enfin, les commerces de l'avenue Charles Floquet, bénéficieront des mesures générales exposées au 5 du présent mémoire, lors du déroutement du chantier (prise en compte technique et financière).

Commentaires de la Commission d'enquête

Si le bilan du stationnement est globalement acceptable sur l'ensemble du projet , la commission d'enquête considère que le stationnement est insuffisant sur l'avenue du Général de Gaulle pour permettre aux clients d'accéder à tous les commerces de cette rue. La voie unique pour la circulation des véhicules ne permettra pas de stationner facilement aux abords proches de ces commerces.

5.4.5. Thème N° 4 : ACTIVITE ECONOMIQUE

Les observations du public portant sur l'activité économique sont principalement liées aux problèmes de stationnements et de possibilités de livraisons .

Pratiquement , aucune observation n'aborde l'impact (négatif ou positif) du projet sur l'ensemble du tracé .

Ce qu'en dit le dossier

Pièce C : notice explicative

Un projet qui favorisera le développement socio- économique.

Le projet dessert sept communes constituées d'un tissu urbain continu, desservies par un réseau de transports dense (routier et ferroviaire). Ponctuellement sont recensées des zones industrielles et commerciales sur et aux abords du tracé. Le projet Est-TVM touche une population potentielle estimée à 330 000 personnes (chiffres INSEE 2006). Il permettra une amélioration notable de la fréquence et de la rapidité de la desserte des zones d'intérêt (hôpitaux, équipements commerciaux, parcs, infrastructures scolaires...). Il aura donc des conséquences positives sur les activités, entre autres commerciales, mais également sur l'emploi des zones traversées, tout en renforçant les liens entre les communes desservies.

Champigny-sur-Marne/Bry-sur-Marne/Villiers-sur-Marne

Le tissu change brusquement à l'approche de la fourchette de Bry-sur-Marne et de l'autoroute A4 pour devenir plus dilaté jusqu'à l'absence quasi totale de bâti (n°12). La partie de Bry-sur-Marne traversée par Est-TVM est caractérisée par la présence de l'A4 et par ses délaissés immenses. De grandes parcelles d'activités prennent place au Nord d'Est-TVM (n°13), avec des perspectives de développements urbains importantes, mais qui sont actuellement très mal desservies par les transports en commun.

Des activités tertiaires se répartissent ensuite de manière diffuse dans le tissu urbain jusqu'à la Fourchette de Bry.

Un projet d'aménagement durable du territoire

Réaliser un projet de transport collectif routier avec un principe de développement durable implique que celui-ci contribue positivement à la vie sociale et économique comme à l'aménagement de l'espace et à la qualité de vie. Le Conseil général du Val-de-Marne, a pour objectif de réaliser une démarche de ce type pour le projet Est-TVM, en accompagnant le développement économique et social du territoire, en développant les autres moyens de transport (notamment le vélo et la marche à pied), en préservant, voire en améliorant, l'environnement urbain des territoires traversés

Dans la Pièce E :

Principes d'aménagement pour le site propre

La plate-forme du site propre est implantée dans l'axe de la voirie. Cette disposition a l'avantage de ne pas perturber les différentes activités riveraines, et les différents mouvements aux carrefours peuvent être organisés sans problème majeur, à condition toutefois de pouvoir limiter les « tourne à gauche ».

La circulation générale s'effectue sur deux chaussées séparées. En fonction des nécessités et des possibilités, une bande de stationnement est prévue dans chaque sens. Des sur-largeurs, nécessaires au droit des stations, ou des aménagements cyclables, peuvent entraîner localement la suppression du stationnement.

Ce principe d'aménagement a été préconisé, sur le tracé retenu, à Champigny-sur-Marne, avenue du Général de Gaulle, de la Fourchette de Champigny au passage de la trémie située à proximité du carrefour Eugène Pottier. Il est également présent boulevard Georges Méliès, entre le carrefour Pasteur et le carrefour de l'Europe, à Bry-sur-Marne, et entre le carrefour Léon Menu et l'entrée du Mont d'Est, à Noisy-le-Grand.

Dans la Pièce G :

Joinville-le-Pont Le tracé passe par les zones UAa (Zone dense avec constructions édifiées en ordre continu à l'alignement des voies, mixité entre habitat et activités économiques), UC (zone accueillant majoritairement des petits immeubles collectifs), UB (zone centrale de la ville, objet d'une urbanisation récente avec immeubles d'habitations collectives, quelques activités économiques et de grands équipements), et est concomitant aux zones UZ (Zone destinée à recevoir des activités économiques, ancienne ZAC des Canadiens), UNa (Zone affectée à des espaces libres ou des équipements tels que des aires de sport ou de loisirs, équipements scolaires et équipements collectifs), UH (bâtiments industriels emblématiques du XXe siècle), UE (Habitations basses de type pavillonnaire avec jardins).

Champigny-sur-Marne Le tracé passe par les zones UAa (zone de centre-ville et fourchette de Champigny), UC (Zone de densité moyenne pouvant accueillir des logements, des activités commerciales ou artisanales et des bureaux), UPa (Zone à dominante pavillonnaire, secteurs d'habitat de densité moyenne qui correspondent à une très grande partie de zones pavillonnaires), UF (Zone à dominante d'activités économiques).

Activités La commune de Créteil est la ville-Préfecture du département du Val-De-Marne. On y retrouve donc un grand nombre d'administrations, d'équipements universitaires et hospitaliers, ainsi que de grandes entreprises et des PME-PMI. Les commerces de détails et services se retrouvent principalement dans le Centre Ancien et le quartier du Mont Mesly. On retrouve en majorité dans la commune de Joinville le secteur tertiaire (services aux entreprises, aux particuliers, commerce), l'industrie et la construction. Le tissu économique est constitué majoritairement de très petites entreprises. Le commerce, l'industrie et les services emploient une population importante. À Champigny, c'est principalement une industrie d'ampleur et un tissu économique majoritairement composé de PME-PMI. On retrouve un projet de zone franche urbaine à proximité directe du tracé, la ZAC des Simonettes, un secteur à vocation d'activités économiques. À Villiers, le tracé passe au droit de nombreuses zones d'activité : ZAC des Boutareines, ZAC des Armoiries, ZAC des Portes de Villiers, ZAC des Fontaines Giroux. À Noisy-le-Grand, on recense 4 quartiers d'activités. On retrouve notamment les quartiers du Mont d'Est et du Pavé neuf : quartier d'affaires, tertiaire, bureaux, services (plus de 17 000 emplois, 800 entreprises). Le centre commercial « Les Arcades », d'envergure régionale, est directement concerné par le projet. À Bry-sur-Marne, le tracé traverse deux zones artisanales, d'activités et à vocation d'accueil de futurs équipements (voir chapitre projets connexes plus loin dans le présent Etat initial). À Saint-Maur-des-Fossés, le tracé ne traverse pas de zone d'activité. Les activités de l'aire d'étude sont très diverses et réparties sur tout le tracé. En termes de zone d'activité, on retrouve une concentration sur le nord de l'aire d'étude. Ces zones ne font pas actuellement l'objet d'une desserte en transport en commun très intense, en particulier à Bry-sur-Marne.

Le présent projet permettra une amélioration notable de la fréquence et de la rapidité de la desserte :

- *De zones résidentielles pavillonnaires,*
- *De zones d'activités commerciales, grands équipements commerciaux, tertiaires, autres entreprises (Centres commerciaux régionaux : Créteil Soleil, Les Armoiries/Projet de développement urbain à Bry/Villiers, Les Arcades à Noisy).*

Ce qu'en dit le Maitre d'ouvrage

Pour le stationnement, un principe de maintien de l'offre de stationnement existante sur la partie la plus commerçante et la plus soumise à la pression de la demande de stationnement de l'avenue de Gaulle a été respecté (entre la fourchette de Champigny et l'avenue de Stalingrad). Ceci grâce notamment à la réalisation d'une bande continue de stationnement sur chaque rive de l'avenue, en décalage des alignements d'arbres.

Ce principe permet d'augmenter le nombre de places offertes sur une distance donnée par rapport à la configuration actuelle, où le stationnement est entrecoupé par les plantations (voir coupes p. 74 de la pièce E — caractéristiques des aménagements).

Ainsi, cette optimisation compense les places de stationnement supprimées ponctuellement au niveau des stations bus ou en approche des carrefours, pour des raisons de sécurité (il s'agit des deux configurations les plus défavorables au stationnement, qui sont illustrées dans l'étude d'impact- pièce G, partie IV, chapitre 1.8.5.3. p. 256, alors que la coupe correspondant à la situation « courante » p. 74 de la pièce E, n'est pas présentée dans l'étude d'impact).

Le bilan chiffré présenté en partie IV chapitre 1.8.5 de l'étude d'impact (pièce G) doit également être complété et amendé dans le présent mémoire en raison d'une erreur de présentation des données.

Le tableau figurant au 1.8.5.3 p. 255 de l'étude d'impact pièce G, laisse entendre que l'Impact cumulé du projet sur le stationnement à Joinville et Champigny serait une diminution de 59 places de stationnement.

Ce chiffre provient d'une erreur de retranscription et est inexact : si l'on tient compte des 43 places créées av. Floquet sur la rive de Joinvillaise (cf. chapitre 7 de la présente note) et du bilan sur l'avenue de Gaulle à Champigny, on aboutit à un bilan de seulement -6 places sur les deux communes.

La seule section qui voit son offre de stationnement diminuer est la séquence de l'avenue de Gaulle à Champigny, située entre la RD145 (près de la rue Martin Vast) et la trémie sous les voies ferrées, sur laquelle la pression en stationnement est moindre que sur le reste de l'avenue de Gaulle.

L'impact du projet sur le stationnement à Champigny-sur-Marne est donc bien moindre que ce que laisse entendre le chapitre 1.8.5.3 partie IV de l'étude d'impact.

Commentaires de la Commission d'enquête

L'activité économique le long du projet de l'Est TVM est importante et doit être considérée dans son ensemble . Cependant ,surtout sur la commune de Champigny-sur-Marne le projet de l'Est TVM risque éventuellement , par le manque de possibilité de stationnement, de livraison, de gêner et réduire les activités d'un certain nombre d'entreprises et de commerces.

5.4.6. Thème N° 5 : PARCELLAIRE EXPROPRIATION

Si peu d'observations concernent le côté parcellaire de cette enquête publique unique, par contre, celles-ci sont la plupart du temps assez précises.

Presque toutes les observations font remarquer que le projet risque faire perdre de la valeur à leurs biens, ou pose des questions sur le devenir de celui-ci (voir par exemple courrier en préfecture n° 38).

Autre exemple, M.Verani (CP n° 3) souhaite que l'emprise prévue soit modifiée pour pouvoir conserver son

stationnement. M. Vicente (CP n° 31) signale son problème d'accès et d'emplacement de fosse septique.

Plusieurs font remarquer des erreurs probables, comme l'intervention de M. Mme Jannin (CP n°69). Les remarques vont de la simple question jusqu'à la suggestion ou demande de l'expropriation totale.

C'est le cas par exemple de madame "Tatry" (peu lisible) (le nom correspondant sur l'état parcellaire pour les deux parcelles indiquées est Baudin), qui demande une réquisition totale ou de Mme Nguyen Hoang : "je demande d'être plutôt expropriée".

Eléments du dossier

Les parties "parcellaire" du dossier (16 parcelles réparties sur trois communes) présentées en enquête publique sont les éléments classiques pour une telle enquête : états parcellaires, plans parcellaires des parties pour lesquelles une expropriation est demandée ; la commission a également eu à sa demande l'état des notifications individuelles faites à chaque propriétaire ou ayant droit concerné et connu, et qui sont toutes arrivées à destination, sauf une seule qui a été refusée, et qui fait l'objet d'une recherche par un huissier puis d'une transmission.

Ce qu'en dit le Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse ne fait aucun commentaire à ce sujet.

Commentaires de la Commission d'enquête

La commission d'enquête a pris connaissance des différentes observations portant sur les problèmes parcellaires et d'expropriation, remarquant qu'une étude plus précise et plus détaillée sur le site lors de la préparation de l'enquête aurait très probablement permis d'éclaircir certains problèmes et d'éviter certaines inquiétudes légitimes.

Elle pense qu'il appartiendra au pétitionnaire de rattraper ces manques avant toute mise en œuvre du projet, par un récolement des observations avec le terrain, et la vérification de certaines observations.

Concernant les demandes d'expropriations totales, il y aura lieu pour le pétitionnaire de les étudier une par une, et si aucun accord ne peut être trouvé, de vérifier si ces demandes entrent dans le cadre des articles correspondants du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité publique obligeant à une expropriation totale.

5.4.7. Thème N° 6 : PIETONS ET PISTES CYCLABLES

Eléments du dossier

Le projet contribue à renforcer le maillage cyclable sur le territoire et à améliorer la sécurité et le confort des piétons.

D'abord, il a pour objectif de doubler l'itinéraire du bus par des aménagements cyclables là où des aménagements sont réalisés en faveur de la circulation des bus. Ainsi Est-TVM constitue l'occasion de sécuriser un itinéraire cyclable continu depuis la Marne, avenue Charles Floquet, à Champigny-sur-Marne, Joinville-le-Pont, jusqu'à Noisy-le-Grand, Mont d'Est, maillé aux aménagements existants. Ainsi le projet prévoit la réalisation ou mise aux normes d'un certain nombre d'aménagements prévus dans les SDIC, (Itinéraire 4 du SDIC 94, itinéraire du Plateau de Brie du SDIC93).

A Créteil, les aménagements Est-TVM proposés permettent également de sécuriser les circulations cyclables de voiries communales, notamment entre le Mont Mesly, Créteil Soleil et l'Hôtel de Ville.

Ensuite, le projet contribue au développement et à la sécurisation des cheminements piétons :

- l'ensemble des continuités de cheminements piétons est assuré autour des aménagements bus par la mise aux normes PMR des trottoirs*
- en augmentant le nombre et en sécurisant les traversées piétonnes, notamment par la création d'îlots,*
- Les circulations douces*

La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), qui prescrit le développement d'itinéraires cyclables aménagés lors de la rénovation de voies urbaines a conduit à une prise en compte prioritaire par le département du Val-de-Marne d'aménagements en faveur des circulations douces. De nombreux aménagements sont en cours dans le secteur d'étude, indépendamment du projet EST-TVM, tels que la création de zones 30, d'aires piétonnes, de zones de rencontre, de pistes/bandes cyclables, de contre-sens cyclables, de voies vertes.

Il s'agit, d'une part, de créer des itinéraires pour les piétons accessibles à tous, et d'autre part, de considérer la marche à pied comme un mode de transport à part entière. D'autre part, la politique de développement des cycles est également ambitieuse puisqu'elle concerne des aménagements de voirie et des aménagements annexes (vélo en libre-service).

Des aménagements existent déjà, d'autres seront programmés à court ou moyen terme. Le projet EST-TVM offre l'opportunité de compléter ces projets en cours par de nouveaux itinéraires aménagés le long des voiries du tracé.

Les aménagements cyclables existants

Il existe très peu d'itinéraires aménagés aujourd'hui sur le tracé retenu ou sur le tracé variante du projet « Est-TVM » on recense pour le tracé retenu :

- *Un aménagement sur trottoir rue Maurice Déménitroux, à Créteil*
- *3 stations «Cristolib» (Avenue des Compagnons de la Libération, Avenue de la Brèche, Avenue de Verdun (RD86), à Créteil).*

Pour les variantes de tracé :

- *Une station «Vélib» à proximité du Pôle de Joinville-le-Pont.*
- *Une piste cyclable sur l'avenue des Canadiens, et une autre sur le Pont de Joinville et sur la première partie de l'Avenue du Général Gallieni (jusqu'à la place de Verdun)*

Les principaux itinéraires des Schéma directeurs des itinéraires cyclables

Le Schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC) a pour vocation de définir et de hiérarchiser des itinéraires à aménager pour la circulation des cyclistes, à des fins utilitaires ou de loisirs. Ces aménagements permettront des liaisons entre les pôles structurants (équipements de loisirs, centre-ville, pôle de transport...) lisibles et continues et favoriseront l'intermodalité au niveau des gares et de certaines stations.

Le Conseil Général du Val-de-Marne a approuvé son schéma directeur en mars 2010. Celui de la Seine-Saint-Denis l'a fait en octobre 2002.

Les SDIC définissent une programmation pour que ces aménagements sur l'ensemble des RD de l'itinéraire du projet « EST-TVM » soient réalisés à l'issue du projet.

EST-TVM croisera les itinéraires principaux du SDIC 94 suivants :

- *l'itinéraire 2, de Charenton-le-Pont au Perreux-sur-Marne*
- *l'itinéraire 4, de Joinville-le-Pont au Plessis Trévisé*
- *l'itinéraire 9, Maisons-Alfort – Périgny-sur-Yerres*
- *l'itinéraire 15, d'Alfortville à Bry-sur-Marne*
- *l'itinéraire 16, Le tour de Marne.*

Il sera également concerné par l'itinéraire du Plateau de Brie du SDIC 93, qui emprunte le même tracé que le projet.

Ce qu'en dit le Maître d'ouvrage

Concernant la discontinuité des itinéraires cyclables le long du projet et de la pertinence de l'itinéraire dissocié du trajet de la ligne Est TVM, sur la rue Gourévitch à Champigny-sur-Marne, le maître d'ouvrage se doit de

rappeler que le projet Est TVM constitue la mise en place d'une ligne de bus partiellement en site propre et non un projet de rénovation ou de réalisation de voies urbaines.

Les aménagements de voirie qui permettront l'insertion de la ligne de bus Est TVM et de son site propre, lorsque cela a été jugé pertinent, seront systématiquement accompagnés de la création d'un itinéraire cyclable sécurisé et respectant les normes en vigueur. Ainsi, seules les portions de l'itinéraire de la ligne Est TVM en traversée de Saint-Maur et sur certaines séquences à Créteil, où aucun aménagement n'est réalisé, ne bénéficieront pas de la création d'un itinéraire cyclable.

Sur les séquences aménagées le long de l'itinéraire de la ligne Est TVM, des itinéraires cyclables seront réalisés au moyen de pistes ou bandes cyclables indépendantes, ou de l'ouverture des couloirs bus aux vélos, lorsque le site est très contraint, comme sur l'avenue Charles Roquet.

Il faut même souligner que deux sections spécifiques, ne prévoyant pas de réalisation d'aménagements pour les bus, bénéficieront cependant d'un itinéraire cyclable protégé dans le cadre du projet :

- une portion de la rue Déménitroux à Créteil, afin d'assurer la continuité entre les aménagements cyclables réalisés de part et d'autre ;*
- la séquence dite de la « trémie » sous les voies ferrées, à Champigny-Marne, où l'enjeu de sécurité pour (es circulations douées était majeur.*

Pour le traitement de la séquence comprise entre la fourchette de Champigny et l'avenue de Stalingrad à Champigny-sur-Marne, le choix de réaliser une piste cyclable parfaitement sécurisée sur la rue Gourévitch, voie parallèle et située à proximité immédiate de l'avenue du Général de Gaulle s'est imposé au regard :

- des objectifs de sécurité pour les cycles, mieux garantis sur la rue Gourévitch ;*
- des contraintes fortes d'insertion sur l'avenue du Général de Gaulle : le site propre bus devait s'insérer et le confort de la circulation piétonne devaient être améliorés, tout en maintenant une file de circulation générale par sens. les alignements d'arbres existants et le stationnement - livraisons pour les commerces.*

Dans ce cadre, un soin particulier a été attaché au raccordement de cette piste, implantée rue Gourévitch, aux aménagements cyclables réalisés de part et d'autre, pour assurer une parfaite continuité d'itinéraire.

Au-delà de ces arguments développés sur la base du dossier d'enquête, le Département souligne que les études détaillées de conception qui suivront l'enquête publique s'efforceront d'intégrer les suggestions des associations de cyclistes afin d'améliorer le projet.

Le traitement des intersections et des grands carrefours, tels que la fourchette de Bry, sera réalisé avec une attention particulière à la sécurité des cyclistes et des piétons.

Commentaires de la Commission d'enquête

Les modes actifs que sont la marche et le vélo, sont par nature des modes de déplacement du quotidien respectueux de l'environnement. Cette expression « modes actifs » vise à se démarquer de l'image de la promenade et des loisirs que suggère l'expression « mode doux ».

La Commission a retenu ce thème parce qu'il a suscité beaucoup d'intérêt de la part du public puisqu'il a été abordé dans plus de trente observations. Même si certaines remarques portent sur la marche, la plupart concernent le vélo. En effet, aux yeux des Franciliens, le vélo représente un véritable enjeu dans les modes de déplacement puisque, selon l'Enquête Globale Transport (EGT) de 2010, 65% des déplacements en Ile-de-France font moins de 3km.

En outre, la marche et le vélo incarnent des modes de déplacement peu coûteux, vertueux d'un point de vue environnemental et bénéfiques pour la santé.

Dans le dossier la continuité des pistes cyclables n'est pas assurée lorsque la ligne de l'EST TVM est dans la circulation générale et plus particulièrement dans St- Maur-des-Fossés où cela peut créer un état d'insécurité pour ce mode de déplacement.

5.4.8. Thème N° 7 : ITINERAIRES ALTERNATIFS

Ce qu'en dit le dossier

Les demandes issues de la concertation préalable (2006) et les diverses remarques et suggestions des communes et des services du Conseil général ont été prises en compte dans le projet. Elles ont été étudiées dans le cadre de variantes qui sont exposées ci-dessous.

5.4.8.1. Variante par le pôle de Joinville-le-Pont :

Cette solution consiste en une modification de l'itinéraire EST-TVM entre la Croix Souris et la Fourchette de Champigny afin d'éviter la traversée du Vieux Saint-Maur et de permettre de desservir le pôle de Joinville. Ce site propre est positionné en axial sur la rue Henri Barbusse et sur le boulevard de l'Europe. Il passe ensuite en latéral sur l'avenue Saint-Maurice-du-Valais et sur l'avenue des Canadiens, puis revient en axial du pôle de Joinville à la Fourchette de Champigny.

5.4.8.1.1. Tracé via Joinville et St-Maurice

Description : *Aménagement d'un site propre continu bidirectionnel sur la RD23 (rue Henri Barbusse et boulevard de l'Europe à Joinville-le-Pont, avenue Saint-Maurice-du-Valais à Saint-Maurice) et sur la RD4 (avenue des Canadiens, pont de Joinville et avenue du Général Gallieni à Joinville-le-Pont).*

Avantages : *- Mise en site propre continu et bidirectionnel - Desserte du Pôle de Joinville.*

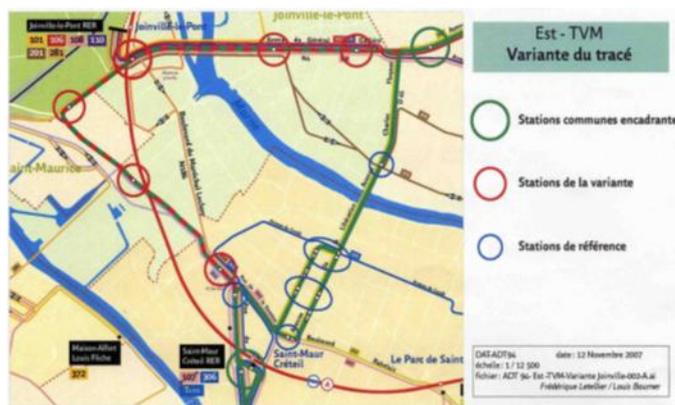
Inconvénients : *- Allongement du temps de parcours par rapport à la variante via St-Maur-des-Fossés - Coûts supplémentaires - La desserte par EST TVM de la gare de St Maur et de celle de Joinville, toutes deux sur la même ligne du RER A, crée un doublon. **Aménagement non retenu.***

5.4.8.1.2. Tracé via St-Maur-des-Fossés

Description : Passage par la rue de la Varenne puis l'avenue de la Libération dans le sens Sud/Nord. Avenue de la Libération puis avenue de Condé et avenue Cavaignac puis rue de la Varenne dans le sens Nord/Sud.

Avantages : - Diminution du temps de parcours (plus court de 1 km) par rapport à la variante via Joinville et St-Maurice - Coûts de réalisation limités car pas d'aménagements à St-Maur - Coûts d'exploitation réduits

Inconvénients : - Insertion dans la circulation, pas de mise en site propre mais vitesse de circulation générale actuelle : **Aménagement retenu**



5.4.8.2. Variante par le pôle Bry sur Marne

5.4.8.2.1. Itinéraire « Georges Meliès »

Description : Itinéraire bus passant intégralement par le boulevard Georges Meliès avant l'arrivée au Mont d'Est.

Avantages : - Parcours plus court - Tracé plus direct - Simplicité du tracé

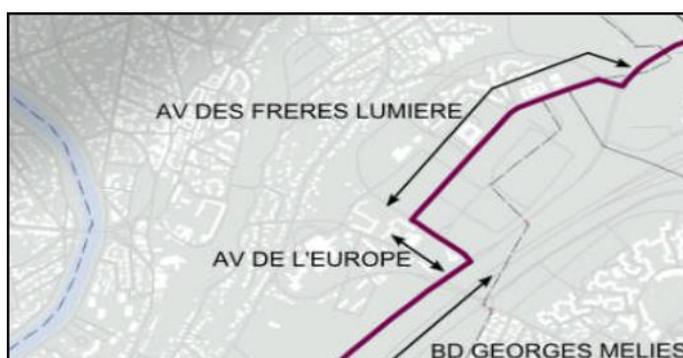
Inconvénients : - Desserte indirecte de la Zone INA/SFP au nord. Pas de desserte au sud (immédiatement limitée par l'A4) - Coût : **Aménagement non retenu**



5.4.8.2.2. Itinéraire av. de l'Europe puis av. des Frères Lumière

Description : Itinéraire bus passant par le boulevard Georges Meliès puis bifurquant par l'avenue de l'Europe suivie par l'avenue des frères Lumière.

Avantages : - Itinéraire traversant la zone INA/SFP en développement, proximité des logements et du parc communal + regroupement de



2 arrêts bus en 1 station HNS

Inconvénients : - Allongement du temps de parcours (1,5 mn à 2 mn) : **Aménagement retenu.**

5.4.8.3. Trémie sous ouvrages RFF à Champigny-sur-Marne

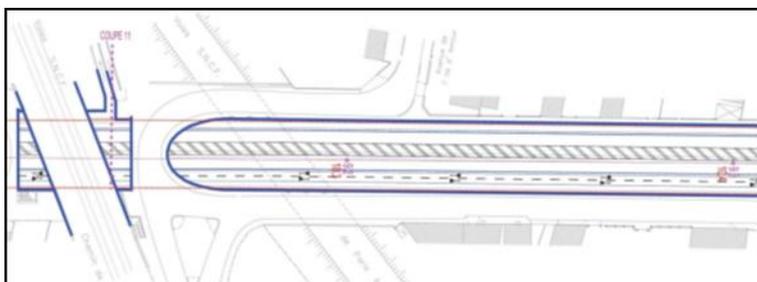
Initialement l'aménagement du site propre était continu entre les deux Fourchettes. Ce scénario constitue désormais une variante d'insertion, le scénario initial prévoyant l'interruption des aménagements bus dans le passage de la Trémie. En effet, deux alternatives distinctes pouvant être envisagées pour insérer le projet dans le passage en trémie sous les voies ferrées :

5.4.8.3.1. Soit une alternative dédiée aux modes mécanisés

Deux des quatre files actuelles – les files centrales – sont dédiées au site propre, en parfaite continuité avec le profil réalisé en surface sur le reste de l'avenue. Cette solution reconduit cependant les itinéraires cyclables et les déplacements piétons sur des itinéraires de contournement, peu lisibles et peu pratiques. **Aménagement non retenu.**

5.4.8.3.2. Soit une alternative permettant de remédier à cet inconvénient important

Les circulations douces sont alors intégrées au passage sous les voies ferrées selon un itinéraire direct. La continuité des cheminements est ainsi assurée. Les deux voies centrales restantes accueillent une circulation mixte voitures et bus. La priorité



du bus est obtenue grâce aux sites propres adjacents utilisés comme « couloirs d'injection », sachant que cette séquence ne présente pas de ralentissement de la circulation. Cette solution est de ce fait moins coûteuse. **Aménagement retenu.**

5.4.8.4. Aménagements cyclables à Champigny-sur-Marne

5.4.8.4.1. Pistes cyclables le long de l'avenue du Général de Gaulle Description

Insertion continue de pistes cyclables sur l'avenue du Général de Gaulle entre la fourchette de Bry et la fourchette de Champigny.

Avantages : - Lisibilité de la piste, en continuité sur la RD3 - Aménagement réalisé durant les travaux d'aménagement du site propre du bus.

Inconvénients : - Qualité de l'environnement moindre du fait de la proximité avec la circulation - Sécurité moindre pour les cyclistes - Contrainte d'insertion au niveau des alignements d'arbres - Contrainte au niveau de la largeur de l'avenue de Gaulle, avec toutes les fonctions urbaines à inclure : **Aménagement non retenu.**

5.4.8.4.2. Pistes cyclables variante via le parc du Tremblay

Description : Aménagement de pistes cyclables bifurquant sur l'avenue Jack Gourévitch, de l'avenue de Greffuhle à la rue de Martinvast, au droit du Parc interdépartemental des Sports et de Loisirs du Tremblay.

Avantages : - Meilleure qualité de pratique pour les cyclistes dans une ambiance apaisée (plus éloigné de la circulation) - Aménagement plus sécuritaire pour les usagers - Fonctions urbaines moins contraintes sur l'avenue de Gaulle - Possibilité de réaliser et mettre en service la piste cyclable en début de chantier (phasage travaux).



Inconvénients : - Terrassement d'espaces verts : **Aménagement retenu.**

5.4.8.5. Avenue Charles Floquet

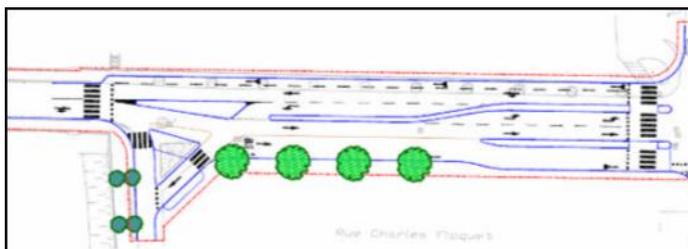
5.4.8.5.1. Configuration initiale

Description : Conservation des circulations actuelles

Avantages : - Possibilité de tourner à gauche dans le sens Mont d'Est vers Créteil

Inconvénients : - Les véhicules tournant à gauche

pourraient être gênants pour le bus dans le sens Créteil vers Mont d'Est - **Aménagement retenu.**

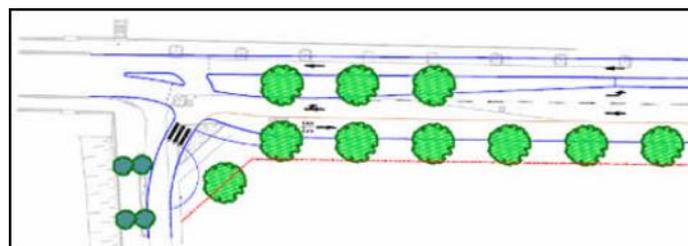


5.4.8.5.2. Option carrefour rue sortante

Description : Inversion du sens de circulation Quai Gallieni

Avantages : - Meilleure fluidité de circulation - Pas de gêne de circulation avec les véhicules tournant à gauche dans le sens Mont d'Est vers Créteil - Implantation de plus d'arbres

Inconvénients : - Pas de possibilité d'emprunter le Quai Gallieni en venant du Mont d'Est : **Aménagement non retenu.**



Ce qu'en dit le Maître d'ouvrage

Le bilan de la concertation légale, qui s'est déroulée en 2006 et début 2007, approuvé par le Conseil du STIF le 11 février 2009, a fait état de la demande du public d'étudier une variante de tracé, faisant passer l'itinéraire de la ligne Est TVM par le Pôle de Joinville-Ie-Pont RER A.

Cette étude de variante a été réalisée au cours de l'élaboration du Schéma de Principe et, afin d'être complète, a distingué deux options :

- *une première option, dans laquelle l'itinéraire variante faisait l'objet d'un aménagement de site propre sur les communes de Joinville-Ie-Pont et de Saint-Maurice*
- *une seconde option, dans laquelle l'itinéraire variante était emprunté selon la configuration actuelle de la voirie, sans aucun aménagement.*

En application de la méthodologie prescrite par le STIF, cette étude a intégré un bilan socio-économique permettant de comparer objectivement les variantes et le tracé de référence.

Ce bilan socio-économique est présenté au 5.2 du Schéma de Principe (pièce K), en complément de l'analyse des variantes étudiées qui figure au chapitre 3 de l'étude d'impact (pièce G).

Celui-ci tient compte :

- *de l'ensemble des coûts d'investissement du projet*
- *de la fréquentation prévisionnelle de la ligne Est TVM et des autres lignes, et des gains de temps pour les usagers des transports collectifs*
- *des gains de temps liés à l'amélioration des conditions de circulation pour les usagers qui continuent à utiliser leur véhicule particulier*
- *des économies de dépenses publiques, en relation avec la réduction du nombre de places de stationnement automobile, l'entretien de la voirie, notamment*
- *de la diminution des effets externes négatifs en relation avec le report de la voiture vers les transports collectifs : diminution de l'insécurité routière, du bruit de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.*

Il conclut à des taux de rentabilité beaucoup plus faibles pour la variante par le pôle de Joinville-le-Pont (dans ses deux options, respectivement 4,5% avec aménagements et 4,1% sans aménagements) que pour le tracé de référence finalement retenu (6,8%), en raison de l'allongement de temps de parcours et l'augmentation des coûts d'exploitation que la variante impliquerait sans aménagement, ou bien de son surcoût d'investissement principalement, dans l'option avec aménagement.

Le gain d'attractivité de la variante, lié à la desserte du pôle de Joinville-le-Pont RER A, reste très limité par rapport au tracé par le Vieux Saint-Maur ce qui s'explique par le fait que dans le cas de la variante, la ligne Est

TVM serait en doublon avec le RER A entre cette gare et celle de Saint-Maur -Créteil-

Il convient de signaler également que l'option avec aménagements dans la variante par le pôle de Joinville-le-Pont faisait l'objet de réserves importantes de la ville de Joinville-le-Pont.

Sur la base des conclusions de cette étude, le STIF a entériné le choix du tracé de référence de la ligne Est TVM, empruntant celui de la ligne 317 actuelle à travers le quartier du « Vieux Saint-Maur », moyennant le respect des engagements pris lors de la concertation légale, à savoir :

- *aucun aménagement sur le territoire de Saint-Maur dans le cadre du projet*
- *utilisation de bus standards, comme ceux de la ligne 317 actuelle*

Commentaires de la Commission d'enquête

A la vue du nombre important d'observations sur ce thème et malgré un allongement certain du parcours et un coût plus élevé du fait de l'insertion de trois stations supplémentaires sur cette portion de la ligne, il peut être possible que le temps de parcours ne soit pas supérieur à celui passant par l'Avenue de la Libération compte tenu des difficultés de circulation avérées et de l'étroitesse de cette voie ce qui obligera l'EST TVM à une vitesse inférieure à celle prévue.

Les arguments avancés par le public ne sont pas sans fondement, le virage de la Croix Souris, l'encombrement des avenues Lavarenne et Libération sur St Maur, sachant que la ligne 317 passe déjà par ce circuit, alors que l'option par l'avenue des Canadiens, pont de Joinville et avenue du Général Gallieni à Joinville-le-Pont peut être pratiquée en site propre et desservirait une densité urbaine plus importante du fait de l'implantation de trois nouvelles stations entre la gare de Saintt-Maur et celle de Joinville sur le RER A. Une étude plus approfondie et actualisée devrait être faite avant toute prise de décision.

Les autres trajets alternatifs, pont du Petit Parc et avenue des Frères Lumière à Bry n'ont pas suscité d'observation particulière, sauf de la part de la commune de Bry-sur-Marne qui demande qu'une étude soit faite pour le passage par Gorges Méliès.

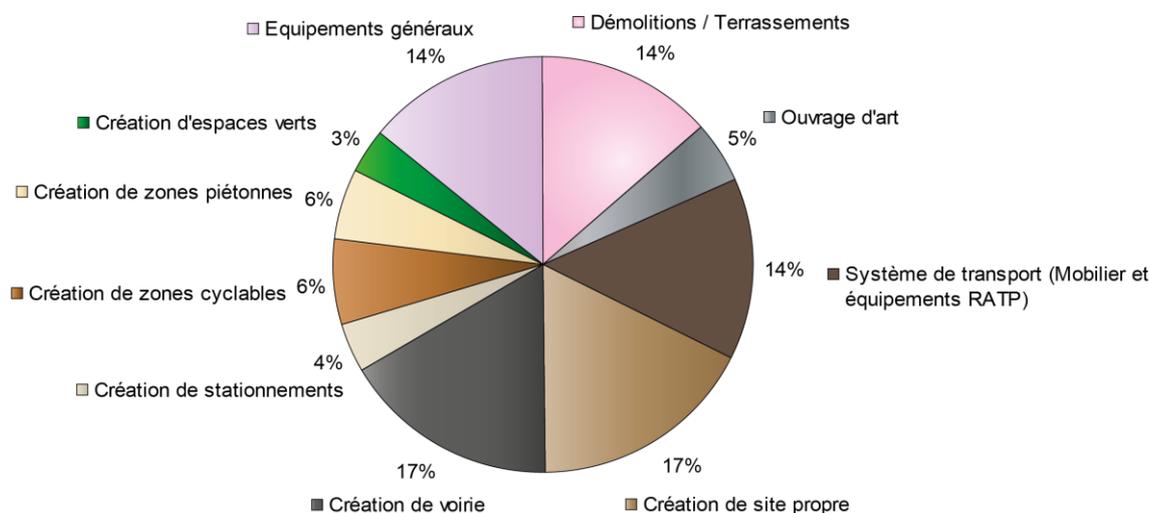
5.4.9. Thème N° 8 : FINANCEMENT, COÛT

Eléments du dossier dossier

Le tracé retenu privilégie les temps de parcours les moins longs et adopte, dans la mesure du possible, des solutions qui reposent sur les coûts les moins élevés. Il permet en outre d'apporter un meilleur service à la population, et les solutions choisies limitent les impacts sur le milieu urbain actuel.

Le cout global du projet s'élève à 67,85 millions d'euros (HT, aléas et FES compris) aux conditions économiques de 2001, y compris les acquisitions foncières (2.7 millions d'euros).

La répartition des coûts selon les différents postes de construction :



Au regard de ces pourcentages, il est à noter que les prévisions d'investissements en matière d'assainissement sont intégrées aux montants des différents postes de création de voirie, site propre, parking, etc.

La création d'espaces verts représente 3% du montant des travaux. Les aménagements cyclables représentent quant à eux 6%.

Le coût du matériel roulant est estimé à 7, 12 Millions d'Euros, financé par le STIF.

Le coût d'exploitation a été estimé par la RATP à 12 millions d'euros pour la première année pleine d'exploitation.

Dans une première phase, jusqu'à la fin de l'enquête publique une convention de financement de 2.2 Millions d'€ a été signée et financée à 70% par la Région Ile-de-France et 30% par le Conseil général du Val-de-Marne.

Dans le cadre du Contrat Particulier Région Départements (CPRD) 2009-2013 la dotation est de 31 Millions d'Euros aux conditions économiques de 2008.

la région participe à hauteur 70% du projet sur cette période.

le département du Val-de-Marne à hauteur de 30% sur cette période, sur son territoire.

le département de Seine-Saint-Denis à hauteur de 30% sur cette période, sur son territoire.

FINANCEMENT

La contractualisation suivante démarrant en 2014 et en cours d'élaboration apportera les financements

complémentaires à la réalisation du projet Est-TVM.

Les partenaires ont ainsi identifié 12 opérations majeures parmi lesquelles figure l'opération Est-TVM pour la réalisation des études avec un financement 70 % Région et 30 % Département du Val-de-Marne.

Le CPER 2007-2013, porté par l'Etat et la Région, concerne le périmètre Marne-la-Vallée, soit plus particulièrement sur le tracé, les communes de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Créteil/Plaine centrale a également été identifié comme territoire stratégique, et Champigny-Villiers comme sites prioritaires du développement régional.

Ce qu'en dit le Maître d'ouvrage

L'utilité du projet doit donc être évaluée selon ces trois composantes, dont le coût total est estimé à 67, 85 M€ HT CE 2011, hors matériel roulant. Le coût du matériel routant à acquérir par le STIF est estimé à 7, 12 M€ CE 2011.

Le Schéma de Principe de la nouvelle ligne de bus « Est TVM » (pièce K), approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2012 et le présent dossier d'enquête publique, contiennent une évaluation socio-économique du projet (pièce J). Ce bilan respecte la méthode d'évaluation socio-économique et financière des projets de transports collectifs prescrite par le STIF en 2001. Les prévisions de trafic voyageurs sur la nouvelle ligne, les transferts et impacts sur les autres lignes de transport en commun, lignes de bus existantes ou futurs projets tels que le réseau de métro du Grand Paris Express, et le report modal depuis la circulation en véhicules particuliers vers les transports en commun, ont été estimés grâce aux outils éprouvés de prévision de trafic de la RATP, sous le contrôle du STIF.

Elles ont été calculées à l'horizon 2020, en supposant que la ligne de métro 15 du Grand Paris Express serait réalisée à cette même date.

Commentaires de la Commission d'enquête

la commission d'enquête constate qu'il est difficile de comprendre les coûts du projet. Dans certains cas on parle de conditions économiques de 2001, d'autre cas de 2008 et l'on dit que l'on apportera les financements complémentaires à la réalisation du projet Est TVM. Cependant les coûts semblent correspondre à ceux d'ouvrages similaires.

5.4.10. Thème N° 9 : GPE, RABATTEMENT

Un nombre non négligeable d'observations fait des remarques ou critique l'intégration insuffisante du projet de métro Grand Paris Express qui viendra en doublure, ainsi que les rabattements qu'il faudrait prévoir pour établir une cohérence.

Eléments du dossier

A plusieurs reprises le dossier fait état de la prise en compte du GPE dans le projet d'EST TVM.

C'est principalement dans l'étude d'impact que la cohérence et la complémentarité entre les deux projets sont développés (5.1).

La description du GPE, illustrée par une cartographie montrant les tracés des deux lignes est relativement claire pour faire voir leurs rapprochements (gare de Saint-Maur/Créteil) et leur différence de parcours, même si ceux-ci semblent proches, mais il faut tenir compte de l'échelle de la carte.

Enfin, la notice explicative, dans la description des caractéristiques du projet fait état des correspondances aux stations desservies par le projet : sur 25, seules 7 n'ont pas de correspondances.

Ce qu'en dit le Maître d'ouvrage

Comme indiqué au 1. de ce mémoire, les prévisions de trafic voyageurs réalisées par la RATP à l'horizon 2020, pour ce qui concerne la nouvelle ligne Est TVM, mais aussi les autres lignes de transport en commun, ont été calculées en retenant l'hypothèse de la mise en service de la ligne de métro 15 du Grand Paris Express à cette même échéance. Ainsi, le trafic prévisionnel de la ligne Est TVM, de 23 250 voyageurs/jour, est bien calculé en tenant compte de la ligne 15.

D'une façon globale, tel que cela est indiqué au chapitre 5.1 de l'étude d'impact (pièce G), les deux projets, sont en synergie, compte tenu des fonctions complémentaires de ces deux infrastructures :

- *ligne 15 : réseau ferré régional avec une inter-distance moyenne entre stations de 2,2 km*
- *Est TVM : réseau de surface assurant des fonctions de rabattement sur les modes ferrés et des liaisons départementales et locales, avec une inter-distance moyenne entre stations de 680 m.*

D'autre part, il convient de noter qu'aucune liaison directe assurée par la future ligne 15 du métro ne sera redondante avec la ligne Est TVM, puisque la ligne Est TVM n'interceptera la ligne de métro 15 qu'au niveau de la gare de Saint-Maur- Créteil.

Au contraire, on peut considérer que la ligne Est TVM aura une attractivité accrue au voisinage de ce point de correspondance majeur et jouera, dans la partie centrale de son parcours (Nord de Créteil, Saint-Maur,

Champigny), un rôle essentiel dans le rabattement des utilisateurs du métro 15 sur cette gare.

En ce qui concerne les correspondances, la réalisation de la nouvelle ligne Est TVM, en reliant directement Créteil à Noisy-le-Grand, réduira globalement le nombre de celles-ci pour un grand nombre d'usagers, par rapport à la situation actuelle.

Les correspondances avec les modes lourds, sur les pôles de Saint-Maur/Créteil ou au terminus à Noisy-le-Grand Mont d'Est, bénéficieront des aménagements les plus récents et aux normes : ainsi, le pôle Noisy-le-Grand Mont d'Est RER A vient d'être rénové avec une nouvelle gare routière mise en service il y a quelques semaines ; les abords du pôle Saint-Maur Créteil RER A seront également adaptés et mis aux normes dans le cadre de l'arrivée de la gare du métro ligne 15, ce qui bénéficiera aussi aux usagers de Est TVM.

Enfin, les correspondances entre la ligne Est TVM et tes autres lignes de bus seront étudiées avec soin au niveau des études d'Avant-projet et Projet qui suivront l'enquête publique, et traitées dans le respect des normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, en s'efforçant de réduire les distances de cheminement de la majorité des usagers en correspondance.

Commentaires de la Commission d'enquête

La commission d'enquête, remarque que le projet présenté s'inscrit dans une démarche régionale approuvée. Le dossier soumis à l'enquête intègre effectivement les transports existants et futurs, ainsi que les modifications entraînées par la ligne nouvelle, et a prévu son rôle dans les correspondances existantes ou à organiser.

6. CONCLUSION GENERALE

L'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de transport en commun en site propre EST-TVM (Trans-Val-de-Marne), la mise en compatibilité du plan d'urbanisme de la commune de Créteil, et le parcellaire qui lui est attaché, a eu lieu du 26 août 2013 au 30 septembre 2013 en mairies de Créteil, Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand, s'est déroulée dans des conditions normales, avec un public très important, inégalement réparti géographiquement, a mis principalement en évidence une opposition nette des habitants de Saint-Maur-des-Fossés, des craintes précises de dessertes et de stationnement à Champigny-sur-Marne et Joinville-le-Pont, mais également une approbation non négligeable du projet mis à l'enquête publique par une partie du public qui est intervenu.

En foi de quoi a été dressé le présent rapport à Créteil, le 18 novembre 2013.

La commission d'enquête

Bernard PANET

Yves MAENHAUT

Alain CHARLIAC