



RÉUNION D'INFORMATION SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 À L'EST

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

RÉUNION DU **27 FÉVRIER 2013**

A PARIS

La réunion s'est tenue à l'école élémentaire de Belleville à 19h, devant une assistance d'environ **40 personnes**.

* * * * *

Personnalités présentes à la tribune :

Elus :

Mairie de Paris

- Julien BARGETON, Vice-président du STIF, Adjoint au Maire de Paris chargé des déplacements, des transports et de l'espace public, Premier adjoint du 20^e arrondissement de Paris

Maîtrise d'ouvrage :

Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)

- Gilles FOURT, Direction des Projets d'Investissement, responsable division Fer
- Cédric GENTON, Chargé de projets

RATP



- Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Responsable de la maîtrise d'ouvrage des espaces voyageurs et infrastructures de transport
- Laurence HERBRETEAU, Responsable d'études

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture

- Accueil des participants par Julien BARGETON, Adjoint au Maire de Paris
- Introduction par Gilles FOURS

2. Présentation du projet

3. Echanges avec la salle

1. Ouverture

- **Accueil des participants par Julien BARGETON, Adjoint au Maire de Paris**

L'objet de cette réunion est de présenter les adaptations des stations de la ligne 11 dans le cadre du projet de prolongement à Rosny-Bois-Perrier. Ce prolongement va permettre de raccorder l'Est Parisien au centre de Paris avec la création de 6 nouvelles stations. Le prolongement sera l'occasion de remplacer les rames mises en service il y a près de cinquante ans. C'est également l'occasion de rendre la ligne plus confortable, de faciliter les accès aux stations et les rendre plus agréables, comme à Porte des Lilas où un nouvel accès sera créé sur la Rue des Glaïeuls.

- **Introduction par Gilles FOURS, STIF**

Gilles FOURS rappelle que le projet de prolongement est conduit sous la maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP.



2. Présentation du projet

Cédric GENTON présente les partenaires et les financeurs des études du projet qui sont la Région Ile-de-France, l'Etat et le Conseil Général de Seine-Saint-Denis. La ligne actuelle compte 13 stations réparties sur 6,3 kilomètres. Elle a été fréquentée par 236 000 voyageurs par jour en 2010. A l'heure de pointe du matin, grâce à une fréquence d'un métro toutes les 105 secondes la ligne 11 offre une capacité de 15 900 places. A cet horaire, 11 800 voyageurs utilisent la portion de la ligne entre Goncourt et République qui est la plus fréquentée. Le prolongement de la ligne 11 va nécessiter la création d'un nouvel atelier garage à Rosny-sous-Bois, celui de Mairie des Lilas ne pouvant être conservé. En effet, il est situé en arrière-gare de la station Mairie des Lilas, sur le tracé du prolongement. Du fait de la topographie du territoire, une portion du prolongement sera aérienne sur environ 600 mètres dans le secteur de Domus. 6 stations seront créées dont une station aérienne. Le prolongement va permettre de mieux desservir l'Est parisien, de mailler le réseau avec des correspondances avec le RER E, la ligne T1 prolongée à Val-de-Fontenay et la future ligne du Grand Paris Express. La concertation qui a eu lieu à l'automne 2010 a conduit à retenir le tracé du prolongement qui vous est présenté ce soir. Le STIF s'est engagé au travers du bilan de la concertation à réaliser le tracé en une seule opération de construction, à étudier la mise aux normes et l'accessibilité des stations existantes et à informer les citoyens de façon continue jusqu'à l'enquête publique. Depuis la concertation, le STIF a travaillé avec les collectivités sur le projet de prolongement avec notamment un atelier sur le viaduc au mois d'avril 2012 et une présentation aux associations représentant les personnes en situation de handicap sur les travaux de mise en accessibilité de certaines stations de la ligne existante.

A l'horizon de mise en service du projet, on attend à l'heure de pointe du matin, 32 700 voyageurs sur l'ensemble de la ligne 11 prolongée. L'augmentation du trafic sera compensée par la mise en service de rames à 5 voitures.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC introduit le scénario présenté en réunion sur l'adaptation des stations existantes et les échanges qui ont eu lieu avec les services de l'Etat, la préfecture de police et les associations notamment sur les questions d'accessibilité des personnes à mobilité dans les stations existantes. Le plus grand nombre de places dans les rames et l'évolution de la réglementation conduisent à devoir créer un second dégagement depuis les quais jusqu'à la surface sur certaines stations.

Laurence HERBRETEAU présente les adaptations des stations existantes.

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Réunion d'information



A la station **Hôtel de Ville** un accès secondaire sera créé rue du Cloître Saint Merri. Ce nouvel accès permettra d'améliorer la desserte du centre culturel Georges Pompidou. La création de cet accès va nécessiter le déplacement d'une station Vélib'.

A la station **Goncourt**, une sortie sera créée rue du Faubourg du Temple. Ces aménagements nécessiteront l'élargissement du trottoir. La sortie principale sera réaménagée avec l'élargissement de l'escalier et le changement de l'escalier mécanique.

Un accès secondaire sera créé à la station **Belleville** sur la rue de la Présentation. Il sera doté d'un escalier fixe et d'un escalier mécanique.

Une sortie sera créée avenue Simon Bolivar à la station **Pyénées**. Cette station bénéficiera également d'améliorations avec le remplacement d'un escalier fixe par un escalier mécanique au niveau de la sortie 6 et l'installation d'un escalier mécanique entre le quai en direction de Rosny-Bois-Perrier et la salle des billets. Ainsi le parcours depuis les quais depuis direction Rosny sera entièrement mécanisé à la montée.

A la station **Jourdain**, une sortie sera créée depuis les quais de façon à ce qu'elle rejoigne une sortie existante.

Un ancien accès sera réaménagé à la station **Place des Fêtes** en issue de secours débouchant en bordure intérieur du square Monseigneur Maillet ce qui nécessitera la modification de la clôture du square au droit de l'issue de secours. Cette station sera également réaménagée de façon à améliorer les cheminements entre les quais et la salle des billets avec l'installation d'escaliers mécaniques montant.

Une issue de secours sera créée à la station **Télégraphe** et débouchera sur la rue de Belleville sans engendrer de modification sur la contre-allée.

La station **Porte des Lilas** sera équipée d'ascenseurs entre les quais de la ligne 11 et le niveau de correspondance de la ligne de métro 3bis/ligne 11. Des espaces d'attentes sécurisés, c'est-à-dire un lieu clos et protégé en cas de sinistre, seront créés pour les personnes à mobilité réduite. Un accès secondaire sera créé rue des Glaïeuls. Cet accès sera étudié plus en détail à un stade ultérieur des études.

Une sortie débouchant rue de la Liberté sera créée à la station **Mairie des Lilas**. Des ascenseurs seront installés entre le niveau des quais de la ligne 11 et la voirie. La station sera équipée d'un espace d'attente sécurisé.



Cédric GENTON présente le financement du projet et le calendrier du projet. L'adaptation des stations existantes coûtera 130 millions d'euros et le projet de prolongement intégrant l'adaptation des stations existantes est estimé au total à 1 250 millions d'euros. L'enquête publique se déroulera mi 2013, les travaux commenceront en 2014 et le prolongement sera mis en service à l'horizon 2019.

3. Echanges avec la salle

Questions :

Roland ERBRENER : le nom des stations est a priori provisoire, mais il faudra veiller à ce que les noms qui seront donnés ne soient pas les mêmes que ceux d'une station existante. Le terminus à Châtelet permet-il d'accepter autant de rames à 5 voitures qu'aujourd'hui ? A la station Porte des Lilas, l'accès à créer est-il vraiment secondaire ? La gare de bus ne doit-elle pas être déplacée sur la Place du Maquis du Vercors ? Il faut prévoir un escalier mécanique des quais à la voirie à Goncourt.

Halima JEMNI, Conseillère de la Ville de Paris (19^{ème}) : nous sommes contents des améliorations, mais nous sommes inquiets quant à la saturation de la ligne. Ne peut-on pas imaginer une sixième voiture ? Pouvez-vous préciser l'impact de la station Place des Fêtes sur le square Monseigneur Maillot ? Il y a également un marché sur ce secteur qu'il ne faudrait pas perturber.

Brigitte POIRIER, Conseil de quartier de Belleville : pourquoi seules les stations Porte des Lilas et Mairie des Lilas sont-elles rendues accessibles ? Il y a des problèmes d'accessibilité sur toutes les stations existantes pour les personnes en fauteuil, les familles, ... Ne peut-on pas avoir un transport en surface sur la rue de Belleville ?

Anne-Marie TILLOIS : pourquoi ne pas réaliser des escaliers mécaniques montant et descendant ? Il faut investir pour tous.

Une citoyenne : peut-on envisager une nouvelle signalétique pour les sorties du métro ?

Jean-Jacques Simonier, habitant des Lilas : à l'horizon de mise en service, les lignes de bus 129 et 105 auront-elles les mêmes itinéraires et les mêmes arrêts qu'aujourd'hui ?



Réponses :

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : les noms attribués aux stations sont provisoires. Les noms définitifs seront choisis avec les collectivités en fonction de l'environnement existant.

Gilles FOURT : il est difficile d'agrandir le garage de Châtelet. Les places de garage perdues seront récupérées à Rosny. Les quais de la ligne 11 permettent d'accueillir 5 voitures, mais pas 6. Agrandir ces quais représenterait un investissement trop important. Le futur matériel roulant sera équipé d'une intercirculation dans les rames permettant une meilleure répartition des voyageurs. Dans le cadre des travaux du prolongement, les maîtres d'ouvrage prennent en compte la possible augmentation de la fréquence en heure de pointe du matin et une possible automatisation de la ligne dans le futur. Les stations Porte des Lilas et Mairie des Lilas sont rendues accessibles pour assurer les correspondances bus. Le STIF étudie actuellement un éventuel prolongement de la ligne 151 entre la Porte des Lilas et République pour le transport de surface en substitution à la ligne 1.

Julien BARGETON : La Ville de Paris travaille sur le réseau bus avec le STIF et la RATP. Il faut bien prendre en compte tous les impacts d'une modification d'une ligne sur l'ensemble du réseau de bus.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : A la Porte des Lilas, l'accès secondaire permettra d'assurer les correspondances vers le réseau de bus. Un « accès secondaire » est une terminologie technique : l'ensemble des accès ont le même niveau d'importance en terme de desserte, mais sont équipés différemment.

Laurence HERBRETEAU : La possibilité d'avoir des escaliers mécaniques à la descente à la station Goncourt a été étudiée, mais cela posait de nombreux problèmes. Dans le sens de la montée, il n'est pas possible de les insérer. Toutes les options ont été étudiées, mais aucune solution suffisamment efficace n'a été trouvée. A la station Place des Fêtes, l'issue de secours est implantée en dehors du square sur une emprise de 2 mètres.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : le réseau métro compte plus de 700 escaliers mécaniques. Les stations du prolongement seront dotées d'escaliers mécaniques montants et descendants et d'ascenseurs. Dans le réseau existant, tous les escaliers mécaniques qui pouvaient être installés l'ont été. Le STIF et la RATP travaillent pour implanter d'autres escaliers mécaniques en fonction de priorités établies. Il est impossible de mécaniser l'ensemble des accès car pour des raisons de sécurité, ils ne sont pas comptabilisés comme des moyens pour sortir en cas d'incident dans une station.

Prolongement de la ligne 11 à l'est

 Réunion d'information



Gilles FORT : les normes de sécurité sont draconiennes. Le STIF et la RATP travaillent sur ce sujet avec la Préfecture. Aujourd'hui, il faut être capable d'évacuer une station avec deux trains à quais comptant l'un 4 personnes par m², l'autre 6 personnes par m² en moins de 10 minutes.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : les sorties des nouvelles stations pourront avoir un marquage plus contemporain. Les nouveaux accès créés sur les stations existantes seront homogènes avec la signalétique existante.

Cédric GENTON : Le STIF travaille actuellement sur les principes de réorganisation du réseau de bus avec les mises en service entre autres des projets T1, T Zen 3, T4. La ligne 105 dont l'itinéraire est identique à la ligne 11 prolongée et au T1 serait supprimée. L'itinéraire de la ligne 129 serait repris par la ligne 48 qui serait modifiée permettant ainsi une desserte fine du territoire.

Gilles FORT : la réorganisation du réseau de bus n'en est qu'à ses grands principes. Elle est étudiée très en amont avec une prise de décision 1 à 2 ans avant la mise en service du projet.

Questions :

Michel PALLU : pourquoi rester sur du matériel roulant pneu ?

Elise FAJGELES, Conseillère de la Ville de Paris (10^{ème} arrondissement) : il est important d'améliorer l'offre de transport en commun, mais aussi de ne pas détériorer l'existant. Dans cette perspective, il semble intéressant de renforcer l'offre de la ligne de bus 46 desservant la gare de l'Est et la gare du Nord qui va également jusqu'au Bois de Vincennes.

Gérard BERTHELOT : La mise en service aura lieu en 2019. Doit-on attendre cette mise en service pour changer de matériel roulant ?

Un citoyen : Est-il envisagé de prolonger la ligne 3bis vers Nation ?

Réponses :

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Les avantages et les inconvénients d'un passage au fer ou d'un maintien sur pneu ont été étudiés. Il s'avère que pour les usagers, il est moins contraignant de rester sur un matériel roulant de type pneu. Un passage à du matériel roulant fer nécessiterait le renouvellement des voies

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Réunion d'information



existantes et une fermeture totale de la ligne pendant environ 2 ans. Par ailleurs, un matériel roulant pneu génère moins de vibrations qu'un matériel fer.

Gilles FORT : Concernant le renforcement de la ligne 46, nous ne pouvons pas apporter de réponse précise aujourd'hui car c'est un autre service (la Direction de l'exploitation) qui intervient sur ce sujet. Votre demande va lui être transmise et une réponse vous sera adressée ultérieurement.

Le choix du matériel roulant sera fait en 2014, mais plusieurs années seront nécessaires pour que ce matériel roulant soit opérationnel. Par ailleurs, l'atelier garage actuel n'étant pas adapté à des rames de 5 voitures, il est nécessaire d'attendre la mise en service du prolongement. De ce fait, le renouvellement du matériel actuel qui est ancien est un argument important pour la mise en place du prolongement.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : l'atelier actuel ne permet pas d'avoir des trains à 5 voitures. Il faut attendre le nouvel atelier. Avec le prolongement, on peut s'attendre à avoir un peu plus de monde à la station Châtelet. Le pôle Châtelet-Les Halles fait l'objet aujourd'hui d'un aménagement.

Julien BARGETON : Nous travaillons sur le projet permettant de relier les lignes 7bis et 3bis. C'est un projet à plus long terme qui doit continuer à être poussé afin de maximiser les possibilités de déplacement en transports en commun.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : La liaison 3B et 7B avait été étudié il y'a quelques années mais cette connexion ne serait pas simple à réaliser, notamment pour des raisons de coûts.

Gilles FORT : Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) intègre cette ligne sur un horizon de long terme. Le SDRIF devrait être soumis à une enquête publique au printemps 2013 ; tout le monde pourra donc s'exprimer sur ce sujet.

Julien BARGETON clôt la réunion.