Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Bilan de la concertation préalable du 6 septembre au 8 octobre 2010

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois



Annexes

Liste des annexes

PREMIÈRE PARTIE : Décision sur les modalités de la concertation 3

Annexe n°1 : Délibération du Conseil du STIF pour l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques principales le 9 décembre 2009 4

Annexe n°2 : Lettre de saisine de la CNDP par le STIF du 21 décembre 2009 6

Annexe n°3 : Décision de la Commission nationale du débat public du 3 février 2010 7

Annexe n°4 : Décision de la nomination du garant par la Commission nationale du débat public du 7 avril 2010 9

Annexe n°5 : Compte-rendu de la Commission de suivi du 7 juin 2010 10

Annexe n°6 : Délibérations des communes sur les modalités de la concertation 12

Annexe n°7 : Délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation du 7 juillet 2010 29

Annexe n°8 : Lettre du STIF à la Commission nationale du débat public, le 22 juillet 2010 pour présenter les modalités de concertation 31

Annexe n°9 : Annonces des modalités de concertation dans la presse le 6 septembre 2010 33

DEUXIÈME PARTIE : Outils de la concertation 36

Annexe n°10 : Dossier de concertation, dépliants, affiches, panneaux d'exposition 37

Annexe n°11 : Arborescence du site Internet 106

TROISIÈME PARTIE : Contributions du public 107

Annexe n°12 : Avis déposés et publiés sur le site Internet 108

Annexe n°13 : Fiches questions déposées en réunions publiques 145

Annexe n°14 : Avis déposés dans les urnes lors des rencontres de proximité 172

Annexe n°15 : Avis déposés sur les registres en mairies 263

Annexe n°16 : Autres contributions 301

QUATRIÈME PARTIE : Compte-rendus de la concertation 310

Annexe n°17 : Compte-rendus des réunions publiques 311

Annexe n°18 : Compte-rendus des rencontres de proximité 362

CINQUIÈME PARTIE : Presse 372

Annexe n°19 : Articles, communiqués, journaux municipaux, Lettres du Maire… 373

PREMIÈRE PARTIE

DÉCISIONS SUR LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Annexe n°1 : Délibération du Conseil du STIF pour l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques principales le 9 décembre 2009 4

Annexe n°2 : Lettre de saisine de la CNDP par le STIF du 21 décembre 2009 6

Annexe n°3 : Décision de la Commission nationale du débat public du 3 février 2010 7

Annexe n°4 : Décision de la nomination du garant par la Commission nationale du débat public du 7 avril 2010 9

Annexe n°5 : Compte-rendu de la Commission de suivi du 7 juin 2010 10

Annexe n°6 : Délibérations des communes sur les modalités de la concertation 12

Annexe n°7 : Délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation du 7 juillet 2010 29

Annexe n°8 : Lettre du STIF à la Commission nationale du débat public, le 22 juillet 2010 pour présenter les modalités de concertation 31

Annexe n°9 : Annonces des modalités de concertation dans la presse le 6 septembre 2010 33

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA REGION
ILE DE FRANCE
11.12.09 000000
STIF

Délibération n° 2009/1021

Séance du 9 décembre 2009

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROLONGEMENT A L'EST DE LA LIGNE 11 DU METRO

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

VU les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
VU les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le Contrat de Projets Etat Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
VU le rapport n°2009/1021 ;
VU les avis de la Commission de la Démocratisation du 2 décembre 2009 et de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 7 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro entre Mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier est approuvé.

Les objectifs généraux du projet sont les suivants :

- Premièrement, favoriser une mobilité durable, au sein du territoire constitué des communes des Lilas, de Romainville, de Noisy-le-Sec, de Montreuil-sous-Bois et de Rosny-sous-Bois et, vers les territoires voisins, ce qui implique de :
    - créer une liaison structurante radiale participant au maillage avec le réseau lourd de transport en commun existant et en projet ;
    - offrir un saut qualitatif pour mieux desservir le territoire et le relier aux territoires voisins ;
    - tout en garantissant un fonctionnement optimal des transports en commun.
- Deuxièmement, conforter ce territoire stratégique par une articulation optimisée entre projet de transport et projets d'aménagement :
    - assurer un rattrapage de la desserte des secteurs existants (grands équipements et secteurs denses) ;
    - accompagner les projets et les potentialités urbaines du territoire ;
    - tout en minimisant les impacts, notamment en termes d'insertion.

ARTICLE 2 : deux tracés du prolongement à l'Est de la ligne 11, depuis la station Mairie des Lilas jusqu'à Rosny-Bois-Perrier, sont retenus pour être présentés le cas échéant en débat public ou en concertation préalable :

- le tracé n°1 présente 5 nouvelles stations (Liberté, Carnot, Hôpital, Boissière et Rosny-Bois-Perrier) et une longueur construite de 6 km ;
- le tracé n°2 présente 6 nouvelles stations (Liberté, Carnot, Hôpital, Boissière 2, Londeau-Domus et Rosny-Bois-Perrier et une longueur construite de 5,5 km.

ARTICLE 3 : la directrice générale est autorisée à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) sur la base du dossier de saisine, constitué du DOCP et de l'étude de contexte.

ARTICLE 4 : en cas de décision positive sur l'organisation d'un débat public, les études et procédures nécessaires au débat seront poursuivies sur la base des orientations définies dans le DOCP.

ARTICLE 5 : en l'absence d'organisation d'un débat public, une concertation préalable selon l'article L 300-2 du code de l'urbanisme sera menée. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées pourront comprendre notamment :

- une publicité préalable dans la presse et par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement ;
- une exposition d'information générale sur le projet, d'une durée de 2 semaines minimum, présentant des panneaux d'information ;
- la présence, sur les lieux d'exposition, d'un registre à disposition du public pour que celui-ci puisse y consigner ses observations ou suggestions ;
- la création d'un site internet dédié à la concertation, avec mise en place d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions ;
- la mise à disposition sur place d'une plaquette d'information sur le projet ;
- la tenue de réunions publiques.

ARTICLE 6 : la directrice générale est autorisée à signer tout acte nécessaire à la concrétisation du projet.

ARTICLE 7 : la directrice générale est invitée à lancer les études du Schéma de Principe et la confection du dossier d'enquête publique, en vue d'une approbation par le Conseil du STIF, en tenant compte des enseignements du débat public ou de la concertation préalable.

ARTICLE 8 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

La directrice générale
DPI / FCE / SAM/ED / 2009-6647
Dossier suivi par :
Emmanuel Dommergues 01 53 59 14 04
Sandrine Artis 01 53 59 14 32

Paris, le 21 DEC. 2009

Philippe DESLANDES
Préfet, Président de la Commission
nationale du débat public CNDP
6 rue du général Camou
75007 Paris

Monsieur le président,

Dans le cadre de l'application du décret n°2002-1275, relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, je vous prie de trouver ci-joint le dossier de saisine du projet de prolongement à l'Est de la ligne 11 entre Mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier. Le coût d'infrastructure de ce projet est estimé entre 820 millions d'euros valeur 2009 pour l'infrastructure.

Longue de 6,3 km et forte de 13 stations, la ligne 11 du métro relie le centre de Paris (Châtelet) à la Mairie des Lilas (Seine-Saint-Denis). Son prolongement à l'Est est inscrit au projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 2008 ainsi qu'au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013, au Contrat Particulier Région-Département 2008-2013 de Seine-Saint-Denis et au Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France de 2008.

Le STIF a piloté des études sur l'opportunité du projet, ses objectifs et une première analyse de la faisabilité, de manière à constituer le Dossier d'Objectif et de Caractéristique Principales (DOCP), présenté en Conseil du STIF en séance du 9 décembre 2009.

Le prolongement entre Mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier est envisagé selon deux tracés :

- le tracé n°1 de 6 km comportant 5 stations est intégralement souterrain.
- le tracé n°2 de 5,5 km, « via Londeau-Domus », comporte 6 stations. Majoritairement souterrain, ce tracé prévoit un viaduc de 580 mètres avec une station aérienne.

Ainsi veuillez trouver, ci-joint, le dossier de saisine composé du DOCP et de l'étude contexte. Celle-ci a été réalisée afin de recueillir le point de vue des acteurs concernés par le projet.

Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

Sophie MOUGARD

PJ : Dossier de saisine
Délibérations N°1021 du Conseil du STIF

SEANCE DU 3 FEVRIER 2010

DÉCISION N° 2010/ 06 / L11/ 1

PROJET DE PROLONGEMENT A L'EST DE LA LIGNE 11 DU METRO ENTRE MAIRIE DES LILAS ET ROSNY-BOIS-PERRIER

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine de la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 21 décembre 2009, reçue le 28 décembre 2009, et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro, de la Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier,
- vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 décembre 2009,

- après en avoir délibéré,

- considérant que ses enjeux et ses impacts sur le milieu urbain sont particulièrement importants,
- considérant toutefois qu'il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens des dispositions susvisées du code de l'environnement.

mais

- considérant qu'il convient, à l'occasion de la concertation, de présenter les conditions de compatibilité du prolongement de la ligne 11 du métro avec le projet Arc Express,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro.

Article 2 :

Il est recommandé au Syndicat des Transports d'Ile-de-France, maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

. elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public,

. elle présentera les conditions de compatibilité du prolongement de la ligne 11 avec le projet Arc Express,

. elle fera une large place à l'information notamment par une publicité élargie, et à l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques,

. elle portera également sur les modalités de concertation après enquête publique et durant le chantier,

. elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale.

Philippe DESLANDES

SEANCE DU 7 AVRIL 2010

DÉCISION N° 2010/ 26 / L11/ 2

PROJET DE PROLONGEMENT A L'EST DE LA LIGNE 11 DU METRO ENTRE MAIRIE DES LILAS ET ROSNY-BOIS-PERRIER

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine de la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 21 décembre 2009, reçue le 28 décembre 2009, et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro, de la Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier,
- vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 décembre 2009,
- vu sa décision n° 2010/06/L11/1 du 3 février 2010 recommandant au Syndicat des transports d'Ile-de-France d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant,
- vu la lettre en date du 17 mars 2010 de la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France sollicitant la désignation d'un garant,

- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De désigner M. Jean-Pierre TIFFON en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro.

Philippe DESLANDES

L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

DIRECTION DES PROJETS D'INVESTISSEMENT
Division Fer
Affaire suivie par : C. Genton – 01-53-59-14-11
CR DPI-FER-CG n°2010-4938

Prolongement de la ligne 11 à l'Est

Compte rendu de la

Commission de suivi du 7 juin 2010

OBJET DE LA REUNION

- Présentation des modalités de concertation préalable avec garant

DOCUMENTS SUPPORTS

- Présentation powerpoint

PRESENTS ET DIFFUSION

- Voir liste ci-jointe

	Structure	Téléphone	Mail	Pr.	Dif
Jean-Vincent PLACE	Région Ile-de-France - Vice-président chargé des transports et des mobilités				X
Jean-Claude GAILLOT	Région Ile-de-France	01-53-85-56-80	Jean-claude.gaillot@iledefrance.fr		X
Olivier MOULIN	Région Ile-de-France	01-53-85-57-00	olivier.moulin@iledefrance.fr		X
Caroline BONAN-RICHARD	RIF-UAD-DT		Caroline.bonan-richard@iledefrance.fr	X	X
Aurélien TASTEYRE	RIF-UAD-DT	01-53-85-72-67	Aurelien.tasteyre@iledefrance.fr	X	X
Annick LEPETIT	Adjointe au Maire de Paris				X
Ghislaine GEFFROY	Ville de Paris				X
Joël COYER	Ville de Paris			X	X
Antoine BRUNNER	Ville de Paris			X	X
Gaëlle SCHAUNER	Ville de Paris			X	X
Claude BARTOLONE	Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis				X
Marie-Christine PREMARTIN	Conseil général de Seine-Saint-Denis		mpremartin@cg93.fr		X
Corinne VALLS	Vice-présidente du Conseil général de Seine-Saint-Denis-Maire de Romainville			X	X
Jacques CHAMPION	Mairie de Romainville			X	X
Daniel GUIRAUD	Vice-président du Conseil général De Seine-Saint-denis - Maire des Lilas				X
Marie ROUSSEL	Mairie des Lilas			X	X
Guillaume LAFEUILLE	Mairie des Lilas				X
Claude CAPILLON	Maire de Rosny-sous-Bois				X
Claude SCHMIERRER	Mairie de Rosny-sous-Bois				X
Dajmel HAMADOU	Mairie de Rosny-sous-Bois			X	X
Clémentine GENARD	Mairie de Rosny-sous-Bois			X	X
Alda PEREIRA-LEMAITRE	Maire de Noisy-le-Sec			X	X
Philippe De VISSCHER	1er Adjoint au maire de Noisy-le-Sec			X	X
Hélène PLANQUE	Adjointe au Marie de Noisy-le-Sec				X
Gaëlle RENOIR	Mairie de Noisy-le-Sec			X	X
Laurence FOSAZ	Mairie de Noisy-le-Sec			X	X
Bernard KERN	Maire de Pantin				X
Célia TOSELLI	Mairie de Pantin			X	X
Dominique VOYNET	Maire de Montreuil				X
Fabienne VAN STEENKISTE	Mairie de Montreuil				X
Jérôme FREYNET	Mairie de Montreuil			X	X
Gérard COSME	Maire du Pré-Saint-Gervais				X
Bruno DICIANNI	DREIF		Bruno-dicianni@developpement-durable.gouv.fr		X
Betrand BORY	DREIF-POD-DESD	01-40-61-89-12	Bertrand.bory@developpement-durable.gouv.fr	X	X
Arnaud ZIMMERMANN	DREIF-POD-DESD	01-40-61-85-02	Arnaud.zimmermann@developpement-durable.gouv.fr	X	X
Jacques-Jo BRAC DE LA PERRIERE	Délégué général-Ville et Transports en Ile-de-France			X	X
Lucile BOUTEILLER	Ville et Transports en Ile-de-France			X	X
Philippe VENTEJOL	RATP-DAT	01-58-78-34-61	Philippe.ventejol@ratp.Fr		X
Benjamin CLAUSTRE	RATP-DAT-ADT93	01-58-78-14-03	benjamin.claustre@ratp.Fr	X	X
Sébastien DUCLOS	RATP-ADT 93		sebastien.duclos@ratp.fr	X	X
Laurence HERBRETEAU	RATP ADT 75		laurence.herbreteau@ratp.fr	X	X
Jean-Pierre TIFFON	Garant CNDP			X	X
Camille COME	Egis Conseil			X	X
Céline BOIVIN	Egis Conseil			X	X
Marie DAMANGEOT	Esprit Publi			X	X
Sophie MOUGARD	STIF				X
Jean-François HELAS	STIF-DPI	01-53-59-14-42	Jean-françois.helas@stif.info	X	X
Sandrine GOURLET	STIF-DPI-FCE	01-53-59-14-09	Sandrine.gourlet@stif.info	X	X
Sandrine ARTIS	STIF-DPI-FCE	01-53-59-14-32	Sandrine.artis@stif.info	X	X
Elodie LAMBERT	STIF-DPI-FCE	01-82-83-80-06	Elodie.lambert@stif.info	X	X
Thierry GUIMBAUD	STIF-DE	01-53-59-28-23	Thierry.guimbaud@stif.info		X
Olivier NALIN	STIF-DDAET	01-53-59-21-10	Olivier.nalin@stif.info		X
Laurence DEBRINCAT	STIF-DDAET-EG	01-53-59-21-06	Laurence.debrincat@stif.info		X

1. Objet de la Commission de suivi et éléments présentés

La Commission de suivi a pour objectif :

- de rappeler les conclusions du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement à l'Est de la ligne 11 ;
- de présenter la synthèse de l'étude de contexte ;
- de présenter les modalités prévues pour mener la concertation préalable avec garant.

M. Jean Pierre TIFFON désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP) garant de la concertation préalable, se présente. Il a été membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur un projet de ligne THT transfrontalière entre la France et l'Espagne ainsi que le garant de la concertation sur l'élargissement du viaduc de l'A4/A86.
A la suite des entretiens menés, il fait part de trois observations qui lui semblent importantes dans le cadre de ce projet :

- Il n'a pas recueilli de réactions négatives sur le contenu de ce projet ;
- Les habitants manifestent des inquiétudes sur le calendrier jugeant sa réalisation trop lointaine ;
- Les acteurs socioéconomiques du secteur s'inquiètent de la question du phasage possible de la réalisation de la ligne 11.

2. Réactions des participants

➢ Suite au rappel sur le projet et à la présentation de l'étude de contexte

M. CHAMPION (Romainville) complète cette présentation en indiquant que la station Londeau-Domus est également importante pour favoriser l'accès au Lycée Olympe de Gouges où se rendent de nombreux jeunes de Romainville. Aujourd'hui le trajet nécessite 45 minutes avec une correspondance à réaliser.

M^{me} VALLS (Romainville) insiste sur l'importance d'avancer rapidement sur ce projet face à l'impatience de la population et de réaliser un maximum d'éléments en temps masqué pour gagner du temps et tenir le calendrier prévu.
Elle indique également que dans le cadre de l'appel à projets de Paris Métropole, elle souhaite proposer l'intégration du travail réalisé dans le cadre de la Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro 11.

M. HELAS (STIF) rappelle que ce point a déjà été abordé et que le STIF s'est déjà engagé avec beaucoup d'ambition sur le calendrier. Mais il souligne que la question de la pédagogie notamment pour la concertation est essentielle, il est important de ne pas brûler les étapes. Il souhaite également faire un point sur les positions de chaque commune en termes de tracé (1 ou 2).

M^{me} PEREIRA-LEMAITRE (Noisy-le-Sec) abonde dans le sens de M^{me} VALLS sur l'importance de la desserte des établissements scolaires Olympe de Gouges et Théodore Monod. Ce projet est essentiel pour le quartier du Londeau qui est un quartier en difficulté. Néanmoins Noisy-le-Sec sera très vigilant sur l'insertion paysagère du viaduc dans le territoire en raison de son impact sur un quartier en devenir (Parc des Guillaumes et logements dans la ZAC) et de ses nuisances potentielles. La recherche de solutions urbaines est essentielle.

M. FREYNET (Montreuil) indique que la Mairie de Montreuil n'a pas d'opposition au tracé 2 mais sera vigilante sur la position de la station Boissière et l'accès offert au secteur Boissière/Acacias de son projet des Hauts de Montreuil.

M. HELAS (STIF) indique que Montreuil avait formulé cette remarque lors de la présentation du DOCP et que le STIF est conscient de cet enjeu.

M. HAMADOU (Rosny-sous-Bois) indique que sa commune soutient le tracé 2 qui dessert notamment DOMUS. Il souligne que face au nombre de projets de transports en concurrence en Ile-de-France, il est essentiel de le réaliser en une seule phase car c'est l'ensemble du maillage et des interconnexions qui donnent du sens à ce projet. Le phasage lui ferait perdre cet avantage et cette pertinence.

Concernant les points évoqués, M. HELAS indique que des études acoustiques et d'insertion paysagère ont été lancées sur la zone du viaduc. Des premiers éléments devraient être connus fin juin sachant qu'il ne s'agit pas du résultat final. Ceux-ci seront connus ultérieurement.
Il prend note également du risque identifié sur le tracé 2, peu connu en dehors des élus. A la lumière de l'expérience de la concertation sur la ligne 13, le risque est que celui-ci devienne un tracé « repoussoir », il est donc important que celui-ci soit porté à connaissance en amont.
Sur la question du phasage, cela dépendra des financeurs. A cette étape du projet, l'intégralité du projet sera présentée.

M. TIFFON (garant CNDP) rappelle que les points qui lui paraissent essentiels dans le cadre de sa mission sont :

- La mise à disposition d'une information accessible, compréhensible et complète ;
- Des réunions touchant le public le plus large et divers possible, pas uniquement les personnes ayant du temps libre. Il est également important de toucher les jeunes ;
- Toutes les questions doivent obtenir des réponses dans un délai raisonnable ;
- Les questions ne doivent pas être triées ;
- La concertation ne doit pas être un lieu de comptabilisation des voix ;
- Les comptes-rendus de réunion devront être fournis dans un délai raisonnable.

Du point de vue du contexte du projet, quelques éléments appellent également les remarques suivantes :

- Le contexte récent (débats Grand Paris/Arc Express) fait que le public entend que 30Mds € sont annoncés. Cela peut susciter une interrogation sur la problématique du financement pour un projet qui apparait finalement comme étant de taille limitée.
- La DUP de 1929 non suivie d'une réalisation de l'intégralité du tracé prévu créée un précédent qui suscite l'interrogation du public sur les délais de mise en service du prolongement ;
- La date de début des travaux retenue par le public est 2013 ;
- Il faut éviter la découverte du tracé 2 en concertation, celui-ci étant nettement moins connu que le tracé 1 ;
- La notion de phasage suscite des interrogations notamment sur l'enchainement de manière continue ou pas des deux phases de construction du prolongement de la ligne ;
- Le viaduc est un projet mais qui doit être en accord avec les autres projets à proximité. Au cours d'une visite de terrain il a été interpellé par un habitant déjà relogé suite au projet Domus et qui se trouve aujourd'hui sur un nouveau projet de ZAC de Rosny ;
- La position de la station Boissière n'a pas été soulevée comme un sujet à débat au cours des rencontres effectuées ;
- Deux choix sont possibles sur la localisation de la station Hôpital, pour arbitrer sur ce choix il est important d'avoir en réunion publique les riverains mais aussi les personnes travaillant sur ce lieu ;
- La position des ateliers, leur utilisation en fonction du phasage sont des points à éclairer car méconnus et cela peut créer de la sensibilité sur le sujet.

M. HELAS indique que même si l'on est encore en amont du projet, on veillera à donner des éclaircissements sur l'impact du phasage en termes de mise en service. Du point de vue de la logique économique, on s'appuiera également sur le bilan tiré des opérations sur les lignes 4 et 12 où il s'agit plus d'un enchaînement d'opérations. Le phasage ne signifie pas obligatoirement un décalage de plusieurs années.
Au moment de la concertation, les choix décisionnels sur le phasage n'auront pas été réalisés, le projet sera donc présenté dans sa totalité.

M. BORY (Etat/DREIF) rappelle que sur la ligne 12 par exemple, il y a bien 2 phases, celles-ci entraînent des mises en services partielles mais sans interruptions techniques.

M. TASTEYRE (Région IDF) explique que la totalité du tracé est inscrit au SDRIF. La question du phasage sera traitée plus tard.

M. TIFFON (garant CNDP) prend note de ces explications et souligne à nouveau le besoin de clarté qui sera important pour les documents de concertation sur les termes phasage et mise en service partielle.

M. HELAS conclut en soulignant que le phasage tel que présenté dans le DOCP est un pré-découpage technique, montrant comment la réalisation peut être effectuée en deux étapes. En aucun cas cela n'indique que l'on commencera à réfléchir à la seconde phase seulement à l'issue de

la fin de la première phase. Aujourd'hui sur les lignes 4 et 12, on travaille déjà sur la seconde phase alors que la première est encore en travaux. Concernant la question des ateliers, des travaux (base de vie, évacuation des déblais, accessibilité des riverains) ces questions peuvent être abordées mais sans trop détailler car on est encore en amont de la phase d'exécution et tous les détails de celle-ci ne sont pas encore connus.

- **Suite à la présentation des modalités de la concertation**

M. HELAS indique que les modalités présentées sont liées au retour d'expérience des précédentes concertations et de l'importance de les faire au plus proche des usagers potentiels, pas forcément dans la ville centre d'où le choix de réunions publiques en dehors des mairies.
Les rencontres de terrain organisées pour la ligne 13 ont également permis de rencontrer d'autres personnes n'ayant pas forcément l'habitude de venir aux réunions publiques ou de s'y exprimer.

M^me^ VALLS (Romainville) est d'accord sur le principe de réunion présenté. Mais suite au décès de M. Claude PERNES maire de Rosny-sous-Bois et acteur majeur de l'engagement des élus pour le projet, il lui parait important d'organiser une réunion sur Rosny. Cette quatrième réunion pourrait être une réunion de clôture de la concertation. Dans cette réunion le garant pourrait rendre compte de l'ensemble des débats et les acteurs compléteraient cette présentation.
Pour la première réunion, elle soutient l'idée de Domus où à défaut du gymnase à Boissière comme les réunions intercommunales précédemment réalisées.
Pour la seconde réunion, le Trianon parait être une excellente possibilité de réunion.

M^me^ PEREIRA –LEMAITRE (Noisy-le-Sec) indique que la réunion n°2 concerne également Noisy-le Sec en raison de la très grande proximité du Trianon.

M. FREYNET (Montreuil) indique qu'il va s'assurer de la disponibilité de salles pour la réunion n°3 notamment auprès des services de l'Hôpital.

M. HAMADOU (Rosny-sous-Bois) prend acte des difficultés pour trouver une salle pour la première réunion et indique qu'il va se rapprocher de M. SCHMIERER pour prendre contact avec Domus en vue de la location d'une salle.

Concernant les 3 rencontres prévues avec le public, les propositions de rencontres au marché couvert des Lilas, de Colonel Fabien à Montreuil et sur le secteur du Londeau à proximité des établissements scolaires obtiennent l'assentiment de l'ensemble des participants.

M^me^ SCHAUNER (Ville de Paris) intervient dans le débat pour rappeler que dans le cadre de cette concertation, la Ville de Paris sera particulièrement vigilante sur les questions de saturation possible de la ligne : le prolongement nécessite de s'assurer que les hypothèses de taux de charge envisagées soient en phase avec la situation future.

M. HELAS prend acte des remarques formulées notamment pour la réunion de conclusion supplémentaire demandée sur le territoire de Rosny-sous-Bois ainsi que la validation des options proposées pour les rencontres de terrain.

- **Suite à la présentation de la réunion de présentation du projet et des modalités de concertation en juillet aux associations**

M^me^ VALLS (Romainville) est d'accord sur le principe mais préfère le format d'un atelier urbain qui lui parait plus adapté.

M^me^ PEREIRA –LEMAITRE (Noisy-le-Sec) partage ces remarques, y compris pour un atelier urbain regroupant plusieurs communes. Pour la ville de Noisy-le-Sec il est essentiel d'insister sur la complémentarité du métro vis-à-vis du projet de T1.

M. TIFFON (garant CNDP) souligne l'enjeu d'informer les acteurs du territoire du timing de la concertation. Il serait souhaitable qu'ils soient informés par avance et cela avant l'été, idéalement fin juin pour la concertation qui démarrera en septembre. Sur le risque de l'instrumentalisation des débats, il indique qu'en tant que garant, il posera un cadre à la concertation et le fera respecter pour que le débat reste sur le prolongement de la ligne 11. A ces yeux, ce travail préalable est nécessaire pour ne pas défavoriser le tracé 2 par méconnaissance du public lors du processus de concertation.

M^me^ VALLS (Romainville) estime que deux solutions de réunions d'informations sont envisageables, la première consiste à faire cette réunion dans chaque ville, la seconde consiste à ce qu'elle soit portée par l'APPL11 en dehors de la présence du garant.

M. HELAS indique que l'APPL11 a la légitimité historique pour le faire.

M. TIFFON (garant CNDP) indique qu'il s'agit d'une concertation officielle, il doit donc rester indépendant. Il lui semble important de faire une réunion d'information en amont y compris en direction de la presse 15 jours avant la première réunion publique.

3. Conclusion

➢ Calendrier d'approbation des modalités

Les communes sont invitées à délibérer avant le prochain conseil du STIF à savoir le 7 juillet. Le calendrier d'approbation indiqué par les communes en fonction des dates de conseil municipal est le suivant :

- Rosny-sous-Bois : 28 juin
- Romainville : 30 juin
- Mairie des Lilas : 30 juin
- Noisy-le-Sec : 25 juin
- Montreuil : 24 juin

➢ Calendrier de la concertation

M. TIFFON (garant CNDP) souhaite avoir une semaine entre chaque réunion pour avoir une bonne respiration du rythme de la concertation. Les dates suivantes sont proposées :

- 7 septembre : Réunion 1 sur Domus ou Boissière (Rosny-sous-Bois);
- 16 septembre : Réunion 2 au cinéma le Trianon (Romainville) ;
- 23 septembre : Réunion 3 à proximité de la station Hôpital (Montreuil)
- 7 octobre : réunion de conclusion du garant à Rosny-sous-Bois auprès des associations avec la participation de la maîtrise d'ouvrage (STIF)

Le garant informera les associations des modalités de concertation avant l'ouverture de celle-ci via un courrier après le 7 juillet pour l'ouverture du site internet.

4. Point vu post-commission

Suite à un point réalisé après la commission avec le garant et faisant suite aux remarques recueillies auprès des communes sur le principe d'une réunion publique d'information, il a été décidé d'informer les associations et acteurs du territoire par un courrier à l'ouverture du site internet de la concertation vers la mi-juillet.

Département
de la Seine Saint-Denis

REPUBLIQUE FRANCAISE
Liberté - Egalité - Fraternité

VILLE DE NOISY LE SEC

EXTRAIT

du Registre des Délibérations du Conseil Municipal

N° ...**2010/06.03**

Le Conseil Municipal 39
En exercice 39
Présents 34

Objet : **DIRECTION GENERALE DE L'AMENAGEMENT– DIRECTION DES PROJETS URBAINS – APPROBATION DES MODALITES DE CONCERTATION AUTOUR DU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE METRO 11 ENTRE LES LILAS ET ROSNY-SOUS-BOIS**

L'an deux mil dix le jeudi 24 juin à 19 h 30, le Conseil municipal régulièrement convoqué le vendredi 18 juin 2010, s'est réuni Salle des Mariages, en Mairie, sous la présidence de Madame Alda PEREIRA-LEMAITRE, Maire.

Assistaient à la séance : Mmes, Mlles et MM, Alda PEREIRA-LEMAITRE, Philippe DE VISSCHER, Anne DEO, Gilles GARNIER (jusqu'à 22h40 et de 22h45 à la fin), Elisabeth GUIGOU, Pascale LABBE, Jean Paul LEFEBVRE, Patrick LASCOUX (jusqu'à 22h35), Samia SEHOUANE, Claudine JOUBERT, Mohamed MECHMACHE, Nasserdine FERRADJ, Marie-Laurence AVIT-SAKO, Muriel PADIOU, Dominique ROBBE, Helmut BONNET (jusqu'à 21h45), Marie Andrée COPPIN ROGINSKI, Madjid MENDACI, Pierre CARON, Jean-Paul BUROT, Mamadou GUEYE, Patrice TRANCHANT, Laurent TEBOUL (jusqu'à 22h00), Nadine LAUTHELIER-CHAUMARD, Stéphane CLAYETTE, Charline GOUHIER, Pierre LERENARD, Nicole RIVOIRE, Marie-Rose HARENGER, Maria ARAUJO, Agnès MEIGNANT, Karim HAMRANI, Ibrahima DJIRE, Francis FLOUZAT.

Absents ayant donné mandat :

Marie Madeleine LE SAUSSE	à	Gilles GARNIER
Cris BEAUCHEMIN	à	Patrice TRANCHANT
Olivier DELEU	à	Pierre LERENARD
Axelle ASIK	à	Nicole RIVOIRE
Patrick LASCOUX	à	Dominique ROBBE (de 22h35 à la fin)
Helmut BONNET	à	Elizabeth GUIGOU (de 21h45 à la fin)
Laurent TEBOUL	à	Stéphane CLAYETTE (de 22h00 à la fin)

Absents
Gilles Garnier (de 22h40 à 22h45)

Secrétaire de séance
Charline GOUHIER

2010/06-03. **DIRECTION GENERALE DE L'AMENAGEMENT– DIRECTION DES PROJETS URBAINS – APPROBATION DES MODALITES DE CONCERTATION AUTOUR DU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE METRO 11 ENTRE LES LILAS ET ROSNY-SOUS-BOIS**

Le Conseil,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la loi n°83-630 du 13 juillet relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement,

Vu l'article L.121-8 du code de l'environnement,

Vu l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, relatif aux objectifs poursuivis et aux modalités d'une concertation préalable à une opération d'aménagement associant pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées,

Vu le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF),
Vu le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de prolongement de la ligne 11 à l'est approuvé par le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 9 décembre 2009,

Vu la saisine par le STIF de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en date du 21 décembre 2009,

Vu la décision de la CNDP du 3 février 2010 de la tenue d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant,

Vu les statuts du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

Vu le courrier du STIF en date du 8 juin 2010 portant présentation des modalités de la concertation préalable dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 11,

Considérant l'implication de la Ville de Noisy-le-Sec dans ce projet de prolongement de ligne de métro, au travers des actions de l'Association de Promotion du Prolongement de la ligne 11 du métro mais également à travers les projets d'aménagement qu'elle met en œuvre,

Considérant la position de la Ville de Noisy-le-Sec en soutien de ce projet, dans la perspective d'une amélioration de l'accessibilité aux transports en commun et de désenclavement des quartiers situés au Sud de la Ville.

La commission Aménagement, urbanisme, transports, travaux, écologie urbaine et politique de la ville consultée

DELIBERE

Article 1
Approuve le principe d'une concertation préalable dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 11 du métro entre Mairie des Lilas et Rosny Bois Perrier.

Article 2
Décide de participer à la concertation préalable conformément à l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme, selon les modalités indiquées ci-après.

Article 3
Approuve les modalités de concertations suivantes, telles que validées en commission de suivi du 7 juin par le STIF, le garant et les Villes et les partenaires du projet :

- 4 réunions publiques pour présenter le projet et traiter les points stratégiques du projet ;
  - 7 septembre : à Rosny-sous-Bois ou à Noisy le Sec au plus près des stations projetées à Boissière et à Londeau-Domus ;
  - 16 septembre : à Romainville au cinéma le Trianon au plus près des stations projetées Liberté/Carnot ;
  - 23 septembre : si possible au sein du CHI André Grégoire au plus près de la station projetée Hôpital à Montreuil ;
  - 7 octobre : réunion de conclusion à Rosny-sous-Bois.

Les dates et lieux indiqués le sont à titre indicatif. Ils sont susceptibles d'être modifiés en cas d'indisponibilité au profit de propositions similaires.

- 3 rencontres sur les lieux de vie : pour les 3 rencontres, possibilité de dépôt d'avis dans des urnes. Ce type innovant de rencontre sera conçu autour de la présence de l'équipe projet afin de répondre aux questions et suggestions des riverains :
  - Marché couvert des Lilas ;
  - Marché Colonel Fabien/Aristide Briand à Montreuil ;
  - Rencontre sur le secteur du Londeau à proximité des Lycées Théodore Monod et Olympe de Gouges.
- des registres en mairie, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations.

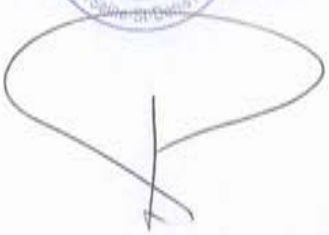
Article 4

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Montreuil, domicilié 7 rue Catherine Puig 93100 Montreuil, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'État.

UNANIMITE

LA DELIBERATION EST ADOPTEE

MADAME LE MAIRE
ALDA PEREIRA-LEMAITRE



Numéro délibération **50** *Conseil Municipal* **28 juin 2010** *Numéro à l'ODJ* **N°50**	***OBJET*** : **PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 DU METRO : APPROBATION DES MODALITES DE CONCERTATION**

Monsieur le Maire expose :

Le projet de prolongement de la ligne 11 du métro entre Les Lilas et Rosny-sous-Bois est inscrit au Contrat de projet 2007-2013 entre l'Etat et la Région Ile-de-France ainsi qu'au Contrat Particulier entre la région et le département de Seine-Saint-Denis. Il est également prévu dans le schéma directeur de la Région Ile-de-France.

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de prolongement de la ligne 11 présenté aux communes a été approuvé par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009. Une charte d'engagements autour du prolongement de la ligne 11 a été signée par tous les partenaires du projet (Région Ile-de-France, Département de Seine-Saint-Denis, Villes concernées, STIF…), le 13 avril aux Assises de l'AMIF.

En application de l'article L 121-1 et suivants du code de l'environnement, le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 21 décembre 2009, qui a décidé le 3 février 2010 de l'organisation d'une concertation élargie, sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant. Par décision du 7 avril 2010, la CNDP a nommé Jean-Pierre Tiffon comme garant de la concertation.

Cette concertation, organisée et conduite par le STIF, se tiendra en septembre-octobre 2010 selon les modalités définies ci-dessous, en accord avec M. Tiffon, et compte tenu des remarques et suggestions apportées par les élus en Commission de Suivi le 7 juin 2010.

Des outils d'information seront mis en place pour accompagner la concertation :
► une information préalable sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation : dans la presse, par voie d'affichage dans les mairies, les bus, les stations et les gares concernés par le projet et via un dépliant d'annonce mis à disposition dans les mairies et dans les stations de la ligne 11. Il sera également distribué à la sortie des stations de la ligne et diffusé dans les bus des principales villes du secteur de la concertation ;

► un dossier de concertation présentant les enjeux, les objectifs et les principales caractéristiques du projet, mis à disposition du public sur le site internet, dans les mairies et lors des réunions publiques et des rencontres sur les lieux de vie ;

► une exposition d'information générale sur le projet dans les mairies, lors des réunions publiques et des rencontres sur les lieux de vie ;

► un site internet d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,…).

Afin de préparer les échanges, il est proposé d'envoyer un courrier aux associations et conseils de quartier les informant de l'ouverture du site internet sur lequel ils trouveront l'ensemble des documents réalisés pour la concertation. L'ouverture du site internet est prévue pour la seconde quinzaine de juillet.

Le dispositif de concertation comportera :

4 réunions publiques pour présenter le projet et traiter les points stratégiques du projet :
- Le 7 septembre à Rosny-sous-Bois, si possible à Domus, au plus près des stations projetées à Boissière et à Londeau-Domus ;
- Le 16 septembre à Romainville au cinéma le Trianon au plus près des stations projetées Liberté/Carnot ;

- Le 23 septembre à Montreuil si possible au sein du CHI André Grégoire au plus près de la station projetée Hôpital à Montreuil;
- Le 7 octobre : réunion de conclusion à Rosny-sous-Bois.

Les dates et lieux indiqués le sont à titre indicatif. Ils sont susceptibles d'être modifiés en cas d'indisponibilité au profit de propositions similaires.

3 rencontres sur les lieux de vie :
- Marché couvert des Lilas ;
- Marché Colonel Fabien/Aristide Briand à Montreuil ;
- Rencontre sur le secteur du Londeau à proximité des Lycées Théodore Monod et Olympe de Gouges.

Pour ces 3 rencontres, possibilité de dépôt d'avis dans des urnes. Ce type innovant de rencontre sera conçu autour de la présence de l'équipe projet afin de répondre aux questions et suggestions des riverains

Mise à disposition de registres en mairie, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations.

Le Conseil Municipal est invité à approuver les modalités de concertation du projet de prolongement de la ligne 11 du métro, exposées ci-dessus.

LE CONSEIL

OUI l'exposé de Monsieur le Maire,
VU le code général des collectivités territoriales,
VU l'article L.121-8 du code de l'environnement,
VU l'article L.300-2 du code de l'urbanisme,
VU le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF),
VU la décision de la Commission nationale du débat public en date du 3 février 2010 recommandant l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant,
VU la décision de la Commission nationale du débat public en date du 7 avril 2010 nommant M. Jean Pierre Tiffon comme garant de la concertation sur le prolongement à l'est de la ligne 11,
VU le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de prolongement de la ligne 11 à l'est approuvé par le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 9 décembre 2009,
VU les statuts du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
VU le courrier du STIF en date du 8 juin 2010 portant présentation des modalités de la concertation préalable dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 11.

DELIBERE

Article 1er : **APPROUVE** les modalités de concertation du projet de prolongement de la ligne 11 du métro mentionnées à l'exposé des motifs.
Article 2 : **ASSURE** que la présente délibération fera l'objet des mesures d'affichage et de publicité prévues par le Code Général des Collectivités Territoriales

Adopté à l'Unanimité.

ET ONT LES MEMBRES PRESENTS SIGNE APRES LECTURE.

Pour ampliation
Le responsable du
Secrétariat Général
S. NICOTERA

MAIRIE DE ROSNY-SOUS-BOIS * 93110 *

Fait et délibéré les jour, mois et an ci-dessus
Publication le : 01/07/2010
Et transmission en Préfecture le : 7/07/10

MAIRIE DE ROSNY-sous-BOIS * Seine-Saint-Denis *

Claude CAPILLON
Maire,
Conseiller Général

Ville de Romainville

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

NUMERO : 05.06.08

Membres composant le Conseil	:	**35**
Présents	:	**27**
Absents représentés	:	**07**
Absent	:	**00**
Absent excusé	:	**01**

DPI
FER | EL | TRAM Nord | | TRAM SUD |
copies CG
o = pour attribution - X = pour éléments de réponse
/ = pour information - R = pour projet de réponse

L'an **deux mil dix le 30 juin à 19 heures 30**, les membres du Conseil Municipal se sont réunis en séance publique en Mairie, Salon d'Honneur, sur convocation qui leur a été adressée le 23 juin 2010.

Etaient présents :

Mme C. VALLS, Maire, **M. J. CHAMPION, M. R. CUKIER, Mlle A. GASRI, Mme M.M. PHOJO, M. G. CALZETTONI, Mme N. REVIDON, Mme M.J CALSAT, M. B. LOTTI,** Maires-Adjoints.

Mme V. VAN DE POELE, M. ALCALDE, M. P. CALSAT, Conseillers Municipaux Délégués.

M. A. BENBELIDIA, M. M. TRASI, M. K. AMAZOUZ, Mlle H. MOHAMED, M. G. DROZ, Mme F. GUGLIELMI, Mme C. CELESTIN, M. JP. DUBESSAY, Mme B. BOYER, Mme S. DAUVERGNE, Melle Aïda ABADA, M. O. TRIPELON, Mme C. GUYARD, M. S. WEISSELBERG, Mme J. LABBEZ, Conseillers Municipaux.

Etaient absents représentés :M. P.GUGLIELMI (par Mme N.REVIDON), **Mme A. DJEDIDE** (par M. J.CHAMPION), **Mme M. H. THILL** (par Mme J.CALSAT), **Mme I.BOULAUDAT**(par M. P.CALSAT), **Mme M. WIART,** (par M.B.LOTTI), **M. P. GUEZ** (par M. G. DROZ), **M. L. PAGNIER** (par Mme. S. DAUVERGNE).

Etait absent excusé: M. P. JACQUOT

Les membres présents forment la majorité des Conseillers Municipaux en exercice et peuvent délibérer valablement en exécution des articles L.2121-10, L.2121-12, L.2121-17 et L.2121 20 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le Président ayant ouvert la séance et fait l'appel nominal, il a été procédé en conformité de l'article L.2121-15, du Code précité à l'élection pour la présente session d'un Secrétaire pris dans le sein du Conseil.

***Mme Brigitte BOYER** ayant obtenu la majorité des suffrages a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.*

STIF 12/07/10
A 10005600

	Attribution	Copie	DPI SVP	Avis DPI	Pour info
DG					
DGA					
CAB					
COM					
SG					
DDAET					
DE					
DPI	6				
DRCP					

Hôtel de ville
4, rue de Paris
93231 Romainville cedex
Tél. : 01 49 15 55 00
Fax : 01 49 15 55 55
www.ville-romainville.fr

N° 05.06.08

30 Juin 2010

SEANCE DU 30 JUIN 2010

Pour le Maire
et les Adjoints empêchés
Le Directeur

Ahmed BOUZENARA

Objet : concertation publique avec les habitants en vue de la prolongement de la ligne 11 du métro

Réf. : AB/HF/FH

Le Conseil Municipal,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF),

Vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 3 février 2010 recommandant l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant,

Vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 7 avril 2010 nommant M. Jean Pierre TIFFON comme garant de la concertation sur le prolongement à l'est de la ligne 11,

Vu le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de prolongement de la ligne 11 à l'est approuvé par le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 9 décembre 2009,

Vu les statuts du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

Vu le courrier du STIF en date du 8 juin 2010 portant présentation des modalités de la concertation préalable dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 11.

MAIRE, COMPTE TENU DE LA DATE DE RÉCEPTION EN PRÉFECTURE
02 07 10
ET DE LA PUBLICATION LE
08 07 10
Le Maire

Et après en avoir délibéré,

Pour le Maire,
L'Adjoint délégué,

ARRETE

Article unique : approuve le plan de concertation publique avec les habitants en vue de la prolongement de la ligne 11 du métro, les outils d'information mis en place pour accompagner cette concertation ainsi que les quatre réunions publiques prévues dans ce cadre.

DEPARTEMENT
DE LA SEINE SAINT DENIS

ARRONDISSEMENT
DE BOBIGNY

REPUBLIQUE FRANCAISE
Liberté - Egalité -Fraternité

COMMUNE DES LILAS

EXTRAIT DU REGISTRE DES

DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance ordinaire du 30 juin 2010

Le nombre de Conseillers Municipaux en exercice est de 35

L'an deux mille dix le trente juin à dix neuf heures trente.

Le Conseil Municipal de la Commune des Lilas, légalement convoqué le vingt quatre juin deux mille dix, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Daniel GUIRAUD, Maire.

OBJET

MODALITES DE CONCERTATION POUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11

PRESENTS :
Daniel GUIRAUD, Claude ERMOGENI, Camille FALQUE, Patrick CARROUER, Christophe PAQUIS (jusqu'à 21h00), Lionel BENHAROUS, Josiane GISSELBRECHT, Arnold BAC, Françoise BALTEL, Marie-Geneviève LENTAIGNE, Valérie LEBAS, Roland CASAGRANDE, Gérard LOSER, Liliane GAUDUBOIS, Christian LAGRANGE, Pierre STOEBER, Jacques LAROUZEE, Brigitte BERCERON-SIGWALT, Sophie ZANA, Nicolas KARMOCHKINE, Nicolas LAIDET, Elsa TRAMUNT, Chantal SYLVAIN, Françoise THOREAU, Jacques UZAN, Christophe RINGUET.

formant la majorité des Membres en exercice.

ABSENTS EXCUSES ET REPRESENTES :
Christophe PAQUIS par Pierre STOEBER (à partir de 21H00), Claude LASNON par Liliane GAUDUBOIS, Marianne BANNIER par Arnold BAC, Malika DJERBOUA par Claude ERMOGENI, Gérard MESLIN par Roland CASAGRANDE, Isabelle OLIVIER-BARBREL par Camille FALQUE, Judith ROUCHE par Christian LAGRANGE, Jean-Claude DUPONT par Christophe RINGUET.

ABSENTS EXCUSES :
David FRANCOIS, Georges AMZEL.

SECRETAIRE :
Liliane GAUDUBOIS

Date de publication par affichage : 05 JUIL. 2010

CONSEIL MUNICIPAL DU 30 JUIN 2010

OBJET : MODALITES DE CONCERTATION POUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11

LE CONSEIL,

Sur la proposition de Monsieur le Maire,

Vu le Code général des collectivités territoriales,
Vu l'article L.121-8 du Code de l'environnement,
Vu l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme,
Vu le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF),
Vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 3 février 2010 recommandant l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant,
Vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 7 avril 2010 nommant M. Jean-Pierre TIFFON comme garant de la concertation sur le prolongement à l'est de la ligne 11,
Vu le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de prolongement de la ligne 11 à l'est approuvé par le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 9 décembre 2009,
Vu les statuts du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
Vu le courrier du STIF en date du 8 juin 2010 portant présentation des modalités de la concertation préalable dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 11.

Vu le rapport du représentant légal,

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE 1 : APPROUVE les modalités de la concertation pour le projet de prolongement de la ligne de métro n°11 à savoir :

- 4 réunions publiques pour présenter le projet et traiter les points stratégiques du projet ;
- 3 rencontres sur des lieux de vie ;
- des registres en mairie, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations.

ARTICLE 2 : PRECISE que des outils de communication seront mis en place pour accompagner la concertation tels que des dossiers d'informations mis à disposition du public, un site internet dédié et une exposition. Une information préalable sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation est également prévue par voie de presse, d'affichage et de distribution de dépliants.

ARTICLE 3 : PREND ACTE du calendrier de la concertation qui se déroulera en septembre et octobre 2010.

ARTICLE 4 : DIT que cette délibération sera transmise à Monsieur le Préfet de Seine Saint Denis, au syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), et affichée en mairie,

Et ont signé au registre les membres présents,
Pour copie conforme,

Le Maire des Lilas,
Vice-président du Conseil général de Seine-Saint-Denis

Daniel GUIRAUD

MAIRIE DES LILAS (Seine-St-Denis)

LE MAIRE CERTIFIE QUE LE PRÉSENT ACTE EST EXÉCUTOIRE EN APPLICATION DE LA LOI DU 2 MARS 1982
LES LILAS, LE 01 - 07 - 2010

MAIRIE DES LILAS (Seine-St-Denis)

Le Maire,
Par Délégation
Direction des Affaires Juridiques
Stéphanie VIAUD

2010_182 : Approbation des modalités de la concertation préalable dans le cadre du projet de prolongement à l'est de la ligne de métro n°11.

VILLE DE MONTREUIL

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de membres composant le Conseil

A l'ouverture (question 25)

Présents à la séance : 39
Pouvoirs : 11
Absents : 3

A la question 64

Présents à la séance : 39
Pouvoirs : 12
Absents : 2

Séance du Conseil municipal du 10 juillet 2010

L'an 2010, le samedi 10 juillet à 9 heures, les membres du Conseil municipal se sont réunis en séance publique à l'hôtel de ville, sur convocation en date du 25 juin 2010.

Sont présents :

Mme VOYNET, M. SAUNIER, Mme FRERY, M. MOSMANT, M. BENDADA, M. PETITJEAN, Mme CASALASPRO, Mme PILON, Mme HEUGAS jusqu'à la question 63, M. CUFFINI, Mme BOURDAIS, M. ROBEL, Mme COMPAIN Adjoints, M HAZIZA, M. MONTEAGLE, M. CALLÈS, M. REZNIK, M. DESGRANGES, Mme SAHOUM, Mme REEKERS, M. VACCA, M. BERNARD, Mme NDZAKOU, Mme PERRIER, M. BARRY, Mme MENHOUDJ, M. RABHI, Mme SALVADORI, Conseillers municipaux délégués, M. CHAIZE à partir de la question 28, M. MARTINEZ, M. TUAILLON, M. GAILLARD, Mme GUAZZELLI jusqu'à la question 51, M. BRARD jusqu'à la question 58, Mme CREACHCADEC, M. BELTRAN à partir de la question 27 bis, Mme BENSAID, Mme ATTIA, M. MOLOSSI, Mme PRADOS, M . LE CHEQUER, Mme A LORCA, Conseillers municipaux.

Ont donné pouvoir :

Mme VANSTEENKISTE à M. PETITJEAN
Mme HEUGAS à M. MOSMANT à partir de la question 64
M. MIRANDA à Mme GUAZZELLI jusqu'à la question 51
Mme VIPREY à M. TUAILLON
Mme PASCUAL à M. CHAIZE à partir de la question 28
M. BRARD à Mme CREACHCADEC à partir de la question 59
Mme DE KERAUTEM à Mme A LORCA
Mme MEKIRI à Mme MENHOUDJ
Mme ZEIDENBERG à M. CALLÈS
Mme SAYAC à M. GAILLARD
Mme LEPRETRE à M. MARTINEZ
M. SEREY à Mme ATTIA
M. MAMADOU à M . LE CHEQUER

Absents :

M. BELTRAN jusqu'à la question 27
M. CHAIZE jusqu'à la question 27 bis
Mme PASCUAL jusqu'à la question 27 bis
Mme GUAZZELLI à partir de la question 52
M. MIRANDA à partir de la question 52

Les membres présents forment la majorité des Conseillers municipaux en exercice et peuvent délibérer valablement en exécution des articles L. 2121-17, 20 et 21 du code général des collectivités territoriales.

La Présidente ayant ouvert la séance et fait l'appel nominal, il a été procédé en conformité avec l'article L. 2121-15 de ce même code à l'élection pour la présente session de trois secrétaires pris au sein du Conseil :

A la majorité des voix, ont été désignés Mme FRERY,M. HAZIZA, M. GAILLARD pour remplir ces fonctions qu'ils ont acceptées.

Ces formalités remplies ;

Sous la présidence de Madame la Maire, la séance est ouverte à 9 heures.

2010_182 : Approbation des modalités de la concertation préalable dans le cadre du projet de prolongement à l'est de la ligne de métro n°11.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu l'article L.121-8 du code de l'environnement,
Vu l'article L.300-2 du code de l'urbanisme,
Vu le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF),
Vu le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet de prolongement de la ligne 11 à l'est approuvé par le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 9 décembre 2009,
Vu les statuts du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
Vu le courrier du Syndicat des transports d'Ile-de-France en date du 8 juin 2010 portant présentation des modalités de la concertation préalable dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 11.

Considérant les modalités de la concertation présentée,

Après en avoir délibéré,

A l'unanimité

DECIDE :

Article unique : D'approuver les modalités de la concertation organisée et conduite par le STIF relative au prolongement de la ligne 11 du métro sur les communes des Lilas, de Montreuil, de Noisy-le-Sec, de Romainville et de Rosny-sous-Bois.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Montreuil dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'État.

Fait et délibéré en séance, les jour, mois et an susdits
et ont signé les membres présents,
Pour extrait conforme au registre,
La Maire, pour la Maire et par délégation,
Le Directeur Général Adjoint des Services

MAIRIE DE MONTREUIL (SEINE-ST-DENIS)

Gilles HAYOUN

LA MAIRE DE MONTREUIL
CERTIFIE LE CARACTERE EXECUTOIRE COMPTE TENU DE :
LA RECEPTION EN PREFECTURE LE : 13 JUIL. 2010
LA PUBLICATION OU L'AFFICHAGE LE : 16 JUIL. 2010
Pour la Maire et par délégation,
Le Directeur Général Adjoint des Services

MAIRIE DE MONTREUIL (SEINE-ST-DENIS)

Gilles HAYOUN

CONSEIL MUNICIPAL DU 10 JUILLET 2010

Objet : Approbation des modalités de la concertation préalable dans le cadre du projet de prolongement à l'est de la ligne de métro n°11.

- **Rappel et références :**

Le prolongement de la ligne 11 du métro a fait l'objet d'études préalables parfois anciennes :

- étude transport du Syndicat des transports parisien (STP) sur l'est parisien et notamment sur l'opportunité de prolongement de la ligne 11 en 1996,
- étude de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) en 2004 pour le compte du Conseil général de Seine-Saint-Denis,
- étude urbaine de Ville et transport en Ile de France (VTIF) pour le compte de l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 en 2006.

Ce projet est inscrit au contrat de projet 2007-2013 entre l'Etat et la Région Ile-de-France ainsi qu'au contrat particulier entre la Région et le Département de Seine-Saint-Denis.

La Ville de Montreuil a inscrit ce prolongement comme élément structurant pour son projet « les Hauts de Montreuil » et particulièrement pour la création de la ZAC « Boissière Acacia » pour laquelle une concertation préalable est en cours.

La Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a engagé la démarche de réalisation du prolongement de la ligne 11 du métro :

- le programme des études du prolongement de la ligne 11 a été approuvé par le conseil du STIF le 8 avril 2009,
- le dossier d'orientations et de caractéristiques principales (DOCP) a été approuvé le 9 décembre 2009,
- la Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie le 21 décembre 2009.

La CNDP a décidé le 3 février 2010 de l'organisation d'une concertation élargie menée par le STIF sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant. Par décision du 7 avril 2010, la CNDP a nommé Jean-Pierre Tiffon comme garant de la concertation.

- **Modalités de la concertation :**

La concertation doit permettre aux élus, aux acteurs économiques, sociaux, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur les enjeux, les fonctionnalités et les caractéristiques du projet. Elle est «également l'opportunité pour le maître d'ouvrage d'écouter et, le cas échéant, de faire évoluer le projet. L'information du public et le recueil de ses observations et suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constituent une étape importante dans la vie du projet.

Cette concertation sera organisée et conduite par le STIF. Elle se tiendra en septembre-octobre 2010 selon les modalités définies, en accord avec M. Tiffon, garant de la concertation, et compte tenu des remarques et suggestions apportées par les élus en commission de suivi le 7 juin 2010.

Des outils d'information seront mis en place pour accompagner la concertation :

- une information préalable sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation : dans la presse, par voie d'affichage dans les mairies, les bus, les stations et les gares concernés par le projet et via un dépliant d'annonce mis à disposition dans les mairies et dans les stations de la ligne 11. Il sera également distribué à la sortie des stations de la ligne et diffusé dans les bus des principales villes du secteur de la concertation,
- un dossier de concertation présentant les enjeux, les objectifs et les principales caractéristiques du projet, mis à disposition du public sur un site internet, dans les mairies et lors des réunions publiques et des rencontres sur les lieux de vie,
- une exposition d'information générale sur le projet dans les mairies, lors des réunions publiques et des rencontres sur les lieux de vie,
- un site internet d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...).

Afin de préparer les échanges, le STIF enverra un courrier aux associations et conseils de quartiers les informant de l'ouverture du site internet sur lequel ils trouveront l'ensemble des documents

réalisés pour la concertation. L'ouverture de ce site internet est prévue pour la seconde quinzaine de juillet.

Le dispositif de concertation comportera :

- 4 réunions publiques pour présenter le projet et traiter les points stratégiques du projet :
  - le 7 septembre : à Rosny-sous-Bois si possible à Domus au plus près des stations projetées à Boissière et à Londeau-Domus,
  - le 16 septembre : à Romainville au cinéma le Trianon au plus près des stations projetées Liberté/Carnot,
  - le 21 septembre : au plus près de la station projetée Hôpital à Montreuil,
  - le 7 octobre : réunion de conclusion à Rosny-sous-Bois.

Les dates et lieux indiqués le sont à titre indicatif. Ils sont susceptibles d'être modifiés en cas d'indisponibilité au profit de propositions similaires.

- 3 rencontres sur les lieux de vie :
  - au marché couvert des Lilas,
  - au marché Colonel Fabien/Aristide Briand à Montreuil,
  - sur le secteur du Londeau à proximité des Lycées Théodore Monod et Olympe de Gouges.

Ce type de rencontres sera conçu autour de la présence de l'équipe projet afin de répondre aux questions et suggestions des riverains. Des avis pourront être déposés dans des urnes.

- Des registres en mairie, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations.

En complément de cette concertation organisée et conduite par le STIF, et sous sa responsabilité, la ville de Montreuil pourra mettre en place d'autres modalités de concertation dans la même période, en partenariat avec l'Association Montreuilloise des Usagers des Transports en Commun (AMUTC), avec les conseils des quartiers concernés, avec l'aide du bureau d'études missionné pour les concertations dans le projet « Hauts de Montreuil »,

- **Motivation et opportunité :**

Le 8 juin 2010, le STIF a demandé aux communes des Lilas, de Romainville, de Noisy-le-Sec, de Rosny-sous-Bois et de Montreuil concernées par le tracé de délibérer sur les modalités de la concertation.

Le STIF prévoit de délibérer le 7 juillet 2010 afin de permettre l'organisation de la concertation selon les modalités présentées.

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

PREFECTURE DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE
09 JUIL. 2010
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

Délibération n° 2010/0382
Séance du 7 juillet 2010

PROLONGEMENT A L'EST DE LA LIGNE 11 DU METRO MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AVEC GARANT

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

VU les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
VU le Contrat de Projets Etat Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
VU la délibération n°2009/1021 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales du prolongement à l'est de la ligne 11 ;
VU la décision de la Commission nationale du débat public en date du 3 février 2010 recommandant l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant ;
VU la décision de la Commission nationale du débat public en date du 7 avril 2010 nommant M. Jean Pierre Tiffon comme garant de la concertation sur le prolongement à l'est de la ligne 11 ;
VU les courriers du 8 juin 2010 présentant les modalités de la concertation envisagée et adressés le 9 juin 2010 aux communes des Lilas, de Montreuil, de Noisy le Sec, de Rosny sous Bois et de Romainville ;
VU le rapport n°2010/0382 ;
VU les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets et de la commission de la démocratisation du 1er juillet 2010 ;

CONSIDERANT les avis des communes sur les modalités ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : Suite aux décisions de la CNDP en date du 3 février 2010 et 7 avril 2010, une concertation préalable sous l'égide d'un garant sera menée sur la base des orientations définies dans le DOCP adopté par le Conseil du STIF du 9 décembre 2009.

ARTICLE 2 : Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées pourront comprendre notamment :

- Différents supports pour annoncer la concertation :
  - un dépliant générique de 4 pages diffusés par tractage en entrée/sortie des stations de la ligne 11, à la sortie du RER E à Rosny-Bois-Perrier sur le réseau de bus du territoire ou en correspondance avec les axes lourds cités précédemment,
  - un dossier de concertation mis à disposition des communes et diffusé lors des réunions publiques,
  - une affiche, mise en place sur la ligne 11 et dans le réseau bus du territoire ou en correspondance avec la ligne 11,
  - un site internet à l'adresse *www.prolongementligne11est.fr* présentant le projet et les modalités de concertation,
  - un kit de communication mis à disposition des communes et associations locales. Ce kit contiendra des affiches, des bannières web, des dépliants et du contenu rédactionnel pour les publications municipales,
  - des communiqués de presse en direction de la presse quotidienne régionale et de la presse hebdomadaire régionale,
  - enfin des expositions présentées dans les mairies, lors des réunions publiques et dans des lieux de vie.

- Des échanges avec le public comprenant 4 réunions publiques pour présenter le projet et traiter les points stratégiques du projet :
  - le 7 septembre à Rosny-sous-Bois, si possible à Domus, au plus près des stations projetées à Boissière et à Londeau-Domus,
  - le 16 septembre à Romainville, au cinéma le Trianon, au plus près des stations projetées Liberté/Carnot,
  - le 23 septembre si possible au sein du CHI André Grégoire, à Montreuil, au plus près de la station projetée Hôpital,
  - le 7 octobre, une réunion de conclusion à Rosny-sous-Bois.

  Les dates et lieux indiqués le sont à titre indicatif. Ils sont susceptibles d'être modifiés en cas d'indisponibilité au profit de propositions similaires.

- Des rencontres sur des lieux de vie dans l'objectif de dialoguer avec un public potentiellement différent de celui des réunions publiques :
  - Marché couvert des Lilas ;
  - Marché Colonel Fabien/Aristide Briand à Montreuil ;
  - Rencontre sur le secteur du Londeau à proximité des Lycées Théodore Monod et Olympe de Gouges.

  Les personnes rencontrées auront la possibilité de déposer un avis dans les urnes. Ce type innovant de rencontre sera conçu autour de la présence de l'équipe projet afin de répondre aux questions et suggestions des riverains.

- Des registres seront disposés en mairie, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations.

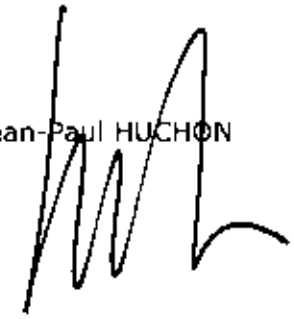
- Une restitution des débats publics suivant plusieurs canaux :
  - des comptes-rendus synthétiques de réunions seront mis en ligne sur le site internet,
  - le rapport du garant sera également mis en ligne et adressé aux acteurs rencontrés,
  - le bilan du STIF sera établi pour prendre en compte l'ensemble des avis exprimés lors des réunions publiques, des rencontres, sur les registres et le site internet. Cette restitution sera présentée en Conseil du STIF pour approbation.

  Il est à noter que ce bilan sera également envoyé aux personnes ayant laissé leur avis sur le site internet si celles-ci en ont manifesté la volonté.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

La directrice générale
DPI/FCE/EL/MR-2010-2907
Dossier suivi par Elodie Lambert
01 82 53 80 06

Paris, le 22 JUIL. 2010

Monsieur Philippe DESLANDES
Préfet, Président de la Commission
nationale du débat public
20 avenue de Ségur
75007 PARIS

Monsieur le président,

Suite à la décision de la Commission nationale du débat public du 3 février 2010, et en application de l'article 9 du décret 2002-1275 du 22 octobre 2002, je vous prie de bien vouloir trouver, pour votre information, ci-dessous les modalités et le calendrier retenus par le Syndicat des transports d'Ile-de-France pour mener la concertation relative au projet de prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas jusqu'à Rosny-bois-Perrier. Ces modalités ont été définies en collaboration avec Jean-Pierre Tiffon, tiers-garant nommé le 7 avril 2010.

Cette concertation aura lieu du 6 septembre au 8 octobre 2010, elle s'organisera autour de plusieurs moyens d'expression qui sont:

- **3 réunions publiques** permettant de traiter les enjeux spécifiques du projet (les enjeux identifiés sont situés sur des limites communales (de 2 à 3 communes par station) :
  - 7 septembre à Rosny-sous-Bois au Centre Commercial Domus;
  - 16 septembre à Romainville au cinéma le Trianon ;
  - 21 septembre à Montreuil au gymnase Boissière à Montreuil;
- **1 réunion publique de conclusion** le 4 octobre 2010 à la mairie de Rosny-sous-Bois ;
- **3 rencontres de proximité** sur les lieux de vie du territoire concerné par le prolongement avec une exposition et des urnes pour pouvoir déposer un avis:
  - 8 septembre au marché couvert des Lilas ;
  - 27 septembre au centre social du Londeau à Noisy-le-Sec ;
  - 1er octobre au marché du colonel Fabien à Montreuil.
- **Des registres** en mairie, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations.
- **La rubrique « Donnez votre avis »** du site internet dans laquelle les participants pourront laisser un commentaire.

Pour compléter ces moyens d'expression, le processus de concertation s'articulera également autour de plusieurs outils de communication et d'information :

- La mise à disposition du **dossier de concertation** dans les mairies, lors des réunions publiques et sur le site internet pour informer sur les objectifs et les caractéristiques du projet.
- La distribution du **dépliant** générique de présentation du projet et de la concertation par tractage aux différentes stations de la ligne 11, ainsi qu'à la sortie de la station Rosny-Bois-Perrier RER E, et en libre service dans le réseau de bus en correspondance avec les stations de la ligne 11 et du territoire.

- La diffusion d'**affiches** annonçant l'ouverture de la concertation (réunions et rencontres de proximité) sur le réseau métro RATP de la ligne 11 et le réseau bus RATP en correspondance avec la ligne 11.
- La mise à disposition de **kits de communication** « communes et associations » (affiches, bannières web, dépliants, publications municipales), et « commerçants » (dépliants, affiches) pour mobiliser le public vers les lieux de débats.
- Un **site internet** pour présenter le projet, le calendrier, les partenaires et les modalités de la concertation avec les documents de communication téléchargeables à l'adresse : www.prolongementligne11est.fr .
  Avec également une adresse pour pouvoir contacter directement le garant : garant_concertationligne11@stif.info .
- Des **expositions** d'information dans les mairies, lors des réunions publiques et des rencontres dans les lieux de vie.
- La diffusion d'un **communiqué de presse** annonçant l'ouverture de la concertation (réunions, rencontres, dépôt d'avis sur le site internet).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

Sophie MOUGARD

L'Humanité du 6.09.2010.

compter du 1er mai 2010. 95170 Bagnolet. Objet : la maintenance.

L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Prolongement de la ligne 11 à l'Est

Concertation préalable avec garant du lundi 6 septembre au vendredi 8 octobre 2010

Prolongée d'environ 6 km de son actuel terminus Mairie des Lilas à la station RER E Rosny-Bois-Perrier, la ligne 11 du métro reliera les communes des Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville et Rosny-sous-Bois. Le prolongement offrira des connexions performantes avec le RER E, le réseau de bus et la ligne de tramway T1 lorsque celle-ci sera prolongée à Val de Fontenay. Il participera ainsi au développement d'un territoire en devenir qui accueille des équipements et des projets à fort rayonnement (hôpital intercommunal à Montreuil, centres commerciaux à Rosny-sous-Bois, future base de loisir et de plein air de la Corniche des Forts aux Lilas, à Romainville et à Noisy-le-Sec).

Ce prolongement accueillerait 11 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

Il permettrait des gains de temps estimés à 9 minutes en moyenne pour chacun des utilisateurs par rapport à la situation actuelle en heure de pointe le matin.

La concertation sur le projet de prolongement de la ligne 11 à l'est s'ouvre **le lundi 6 septembre 2010 et se déroulera jusqu'au vendredi 8 octobre 2010.** Pilotée par le STIF, elle permettra aux citoyens, élus, acteurs économiques et associatifs de prendre connaissance du projet et de partager leurs avis et suggestions sur son opportunité et sur ses grandes caractéristiques.

La concertation se déroulera sous l'égide d'une personnalité indépendante, Jean-Pierre Tiffon, nommé garant de la concertation par la Commission nationale du débat public (CNDP) le 7 avril 2010.

Durant ces cinq semaines de concertation, différents documents (dossier de concertation, dépliant d'information, exposition) ainsi que le **site Internet dédié *www.prolongementligne11est.fr*** permettront d'informer le public sur le projet. De plus, le site Internet offrira au public la possibilité de déposer un avis grâce à un formulaire électronique.

Il est possible de contacter le garant à cette adresse : ***garant_concertationligne11@stif.info***

Quatre réunions publiques sont prévues et constitueront autant d'occasions de s'informer, de s'exprimer et de contribuer au projet :

- **Mardi 7 septembre à Rosny-sous-Bois à 19h**
  Centre Commercial Domus, 16 rue de Lisbonne
- **Jeudi 16 septembre à Romainville à 19h**
  Le Trianon, 71 Place Carnot
- **Mardi 21 septembre à Montreuil à 19h**
  Gymnase Boissière, 171 boulevard Aristide Briand
- **Lundi 4 octobre à Rosny-sous-Bois à 19h**
  Salle des fêtes de l'Hôtel de Ville, 20 rue Rochebrune

En plus de réunions publiques, **trois rencontres sur les lieux de vie** sont prévues :

- **Mercredi 8 septembre de 9h00 à 12h00**
  Au marché couvert des Lilas
- **Lundi 27 septembre de 14h30 à 17h00**
  Au centre social du Londeau à Noisy-le-Sec
- **Vendredi 1er octobre de 11h00 à 14h00**
  Au marché du colonel Fabien à Montreuil

EP 10-136 enquete-publique@publilegal.fr

corruption impliquant certains de ses dirigeants. Selon le *Washington Post*, la Banque centrale d'Afghanistan aurait décidé d'en prendre le contrôle pour lui éviter la faillite.

51

C'est, en millions d'euros, ce que les compagnies aériennes françaises réclament au gouvernement pour remboursement de certains coûts (vols tests, rapatriement de Français...) engagés lors des perturbations dues à l'éruption du volcan islandais en avril, a annoncé leur fédération samedi.

connue les Etats-Unis, c'est une pièce cruciale qui se trouve depuis samedi entre les mains du FBI. Le bloc obturateur du puits de la plateforme Deepwater Horizon, qui avait explosé en avril dans le golfe du Mexique, vogue sur le navire *Q4000* vers les labos de la police fédérale américaine qui devra déterminer pourquoi cette valve de sécurité n'a pas joué son rôle. C'est en effet la défaillance de cet énorme dispositif de métal de la taille d'une maison qui a provoqué l'écoulement de 4,9 millions de barils de pétrole, souillant une grande partie du sud-est des Etats-Unis et fragilisant considérablement le géant britannique BP, l'exploitant du puits.

Depuis vendredi, ce bloc obturateur est remplacé par un modèle neuf et le puits «*ne* qui supervise les opérations de lutte contre la marée noire pour l'administration américaine. Mi-juillet, l'écoulement de pétrole avait pu être contenu grâce à la pose d'un entonnoir. Le puits avait ensuite été cimenté au cours d'une opération baptisée «static kill». Reste l'opération dite «bottom kill», qui consiste à colmater définitivement le puits par en-dessous, au niveau du gisement (4 000 m sous le fond de la mer), grâce au forage de puits de secours. Celle-ci pourrait avoir lieu vers la mi-septembre, «*en fonction des conditions météo*», a indiqué BP vendredi.

En attendant, le pétrolier britannique essaie de trouver des moyens de couvrir le coût énorme que représente pour lui cette marée noire. Vendredi, il estimait ainsi avait estimé le 19 juillet. Une hausse qui l'aurait décidé, selon *le Sunday Times*, à porter à 40 milliards de dollars son programme de cession d'actifs, contre 30 milliards initialement prévus.

BP devrait ainsi mettre sur le marché les 26% (20 milliards de dollars) qu'il détient dans le plus grand gisement pétrolier américain, situé à Prudhoe Bay, en Alaska. Et des négociations seraient en bonne voie pour vendre certains actifs internationaux (en mer du Nord notamment), d'une valeur de 5 à 10 milliards de dollars, à sa co-entreprise russe, TNK-BP. Le coût en termes d'image est tout aussi lourd pour BP. Celui-ci aurait triplé ses dépenses publicitaires depuis la marée noire, selon le Congrès américain.

A.S. (avec AFP)

INITIATIVE NATIONALISATION DANS LA GRANDE DISTRIBUTION AU VENEZUELA

Chávez sort le porte-monnaie pour Casino

C'est aujourd'hui que les actionnaires de Casino et les propriétaires de la chaîne de distribution Exito devraient recevoir un premier acompte de 138 millions d'euros. Le signataire d'une telle somme n'est ni plus ni moins que le gouvernement du Venezuela, qui prend ainsi le contrôle des magasins des deux enseignes. Samedi, le président Hugo Chávez annonçait qu'il était d'accord pour verser un montant total de 535 millions d'euros. «*Avec l'acquisition d'une part majoritaire, la transition vers un modèle économique socialiste sera renforcée. Désormais, le peuple peut acheter et manger davantage*», n'a pas hésité à déclarer le ministre vénézuélien de l'Information. En janvier, Hugo Chávez avait ordonné la saisie par l'Etat des magasins Exito, accusés de gonfler exagérément les prix après la dévaluation de la devise locale (le bolivar), décidée quelques jours auparavant. Jusqu'ici, Casino détenait directement 67% du capital d'Exito, qui exploite plusieurs dizaines de supermarchés au Venezuela mais ne représente qu'une part marginale de son chiffre d'affaires.

stif
L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Prolongement de la ligne 11 à l'Est

Concertation préalable avec garant du lundi 6 septembre au vendredi 8 octobre 2010

Prolongée d'environ 6 km de son actuel terminus Mairie des Lilas à la station RER E Rosny-Bois-Perrier, la ligne 11 du métro reliera les communes des Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville et Rosny-sous-Bois. Le prolongement offrira des connexions performantes avec le RER E, le réseau de bus et la ligne de tramway T1 lorsque celle-ci sera prolongée à Val de Fontenay. Il participera ainsi au développement d'un territoire en devenir qui accueille des équipements et des projets à fort rayonnement (hôpital intercommunal à Montreuil, centres commerciaux à Rosny-sous-Bois, future base de loisir et de plein air de la Corniche des Forts aux Lilas, à Romainville et à Noisy-le-Sec).

Ce prolongement accueillerait 11 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

Il permettrait des gains de temps estimés à 9 minutes en moyenne pour chacun des utilisateurs par rapport à la situation actuelle en heure de pointe le matin.

La concertation sur le projet de prolongement de la ligne 11 à l'est s'ouvre **le lundi 6 septembre 2010 et se déroulera jusqu'au vendredi 8 octobre 2010.** Pilotée par le STIF, elle permettra aux citoyens, élus, acteurs économiques et associatifs de prendre connaissance du projet et de partager leurs avis et suggestions sur son opportunité et sur ses grandes caractéristiques.

La concertation se déroulera sous l'égide d'une personnalité indépendante, Jean-Pierre Tiffon, nommé garant de la concertation par la Commission nationale du débat public (CNDP) le 7 avril 2010.

Durant ces cinq semaines de concertation, différents documents (dossier de concertation, dépliant d'information, exposition) ainsi que le ***site Internet dédié www.prolongementligne11est.fr*** permettront d'informer le public sur le projet. De plus, le site Internet offrira au public la possibilité de déposer un avis grâce à un formulaire électronique.

Il est possible de contacter le garant à cette adresse : ***garant_concertationligne11@stif.info***

Quatre réunions publiques sont prévues et constitueront autant d'occasions de s'informer, de s'exprimer et de contribuer au projet :

- **Mardi 7 septembre à Rosny-sous-Bois à 19h**
  Centre Commercial Domus, 16 rue de Lisbonne
- **Jeudi 16 septembre à Romainville à 19h**
  Le Trianon, 71 Place Carnot
- **Mardi 21 septembre à Montreuil à 19h**
  Gymnase Boissière, 171 boulevard Aristide Briand
- **Lundi 4 octobre à Rosny-sous-Bois à19h**
  Salle des fêtes de l'Hôtel de Ville, 20 rue Rochebrune

En plus de réunions publiques, **trois rencontres sur les lieux de vie** sont prévues :

- **Mercredi 8 septembre de 9h00 à 12h00**
  Au marché couvert des Lilas
- **Lundi 27 septembre de 14h30 à 17h00**
  Au centre social du Londeau à Noisy-le-Sec
- **Vendredi 1er octobre de 11h00 à 14h00**
  Au marché du colonel Fabien à Montreuil

EP 10-136 enquete-publique@publilegal.fr

le Parisien.

Le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France

Prolongement de la ligne 11 à l'Est

Concertation préalable avec garant du lundi 6 septembre au vendredi 8 octobre 2010

Prolongée d'environ 6 km de son actuel terminus Mairie des Lilas à la station RER E Rosny-Bois-Perrier, la ligne 11 du métro reliera les communes des Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville et Rosny-sous-Bois. Le prolongement offrira des connexions performantes avec le RER E, le réseau de bus et la ligne de tramway T1 lorsque celle-ci sera prolongée à Val de Fontenay. Il participera ainsi au développement d'un territoire en devenir qui accueille des équipements et des projets à fort rayonnement (hôpital intercommunal à Montreuil, centres commerciaux à Rosny-sous-Bois, future base de loisir et de plein air de la Corniche des Forts aux Lilas, à Romainville et à Noisy-le-sec).

Ce prolongement accueillerait 11 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

Il permettrait des gains de temps estimés à 9 minutes en moyenne pour chacun des utilisateurs par rapport à la situation actuelle en heure de pointe le matin.

La concertation sur le projet de prolongement de la ligne 11 à l'est s'ouvre le lundi 6 septembre 2010 et se déroulera jusqu'au vendredi 8 octobre 2010. Pilotée par le STIF, elle permettra aux citoyens, élus, acteurs économiques et associatifs de prendre connaissance du projet et de partager leurs avis et suggestions sur son opportunité et sur ses grandes caractéristiques.

La concertation se déroulera sous l'égide d'une personnalité indépendante, Jean-Pierre Tiffon, nommé garant de la concertation par la Commission nationale du débat public (CNDP) le 7 avril 2010.

Durant ces cinq semaines de concertation, différents documents (dossier de concertation, cédérom d'information, exposition) ainsi que le site internet dédié *www.prolongementligne11est.fr* permettront d'informer le public sur le projet. De plus, le site internet offrira au public la possibilité de déposer un avis grâce à un formulaire électronique.

Il est possible de contacter le garant à cette adresse *garant_concertationligne11@stif.info*

Quatre réunions publiques sont prévues et constitueront autant d'occasions de s'informer, de s'exprimer et de contribuer au projet :

- **Mardi 7 septembre à Rosny-sous-Bois à 19h**
  Centre Commercial Domus, 16 rue de Lisbonne
- **Jeudi 16 septembre à Romainville à 19h**
  Le Trianon, 71 Place Carnot
- **Mardi 21 septembre à Montreuil à 19h**
  Gymnase Boissière, 171 boulevard Aristide Briand
- **Lundi 4 octobre à Rosny-sous-Bois à19h**
  Salle des fêtes de l'Hôtel de Ville, 26 rue Rochebrune

En plus de réunions publiques, trois rencontres sur les lieux de vie sont prévues :

- **Mercredi 8 septembre de 9h00 à 12h00**
  Au marché couvert des Lilas
- **Lundi 27 septembre de 14h30 à 17h00**
  Au centre social du Londeau à Noisy-le-Sec
- **Vendredi 1er octobre de 11h00 à 14h00**
  Au marché du colonel Fabien à Montreuil

EP 10-136

enquetes-publiques@roublegrat.fr

DEUXIÈME PARTIE

OUTILS DE LA CONCERTATION

Annexe n°10 : Dossier de concertation, dépliants, affiches, panneaux d'exposition 37

Annexe n°11 : Arborescence du site Internet 106

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Dossier de concertation

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois









îledeFrance
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT
RATP
stif

Sommaire

Avant-propos 4

Partie 1 5

Un projet historique aujourd'hui en phase de concrétisation

1.1 L'histoire de la ligne 11 et de son prolongement 6
- Les études déjà réalisées 6

1.2 Un prolongement stratégique pour la région Île-de-France 7
- Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France 7
- Le Contrat de Projets État/Région 7
- Le Contrat Particulier Région/Département 7

1.3 Un prolongement défini dans ses fondamentaux 8

1.4 Les partenaires du projet 9

Synthèse 10

Partie 2 11

Un territoire en développement à structurer par une ligne forte

2.1 Le portrait du territoire 12
- Les communes concernées 12
- La population, le logement et l'emploi 12
- Les pôles générateurs de trafic 13

2.2 Des équipements structurants en manque de desserte 14
- Les équipements de rayonnement régional et intercommunal 15
- Les pôles et équipements de proximité 16

2.3 De nombreux projets urbains 17
- Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec 17
- Montreuil, Rosny-sous-Bois 18

2.4 Une offre de transport inadaptée 19
- Les besoins de déplacement 19
- Un réseau routier congestionné 20
- Un réseau de bus bien développé mais inadapté pour répondre à la demande 20

Synthèse 22

Partie 3 23

Une réponse aux enjeux de déplacements et de développement durable du territoire

3.1 Les caractéristiques de la ligne 11 actuelle 24
- Une ligne attractive 24
- Le matériel roulant 24
- Les stations les plus fréquentées et les correspondances 24

3.2 Les objectifs du prolongement 25
- Encourager la mobilité durable 25
- Accompagner le développement local 25
- Mailler le territoire 26

Synthèse 28



Partie 4 — 29

Le prolongement de la ligne 11 : les tracés et les stations

4.1 Le projet 30

4.2 De Mairie des Lilas à Hôpital 32
- La station Liberté 32
- La station Place Carnot 33
- La station Hôpital 33

4.3 De Hôpital à Rosny-Bois-Perrier 34

A. Le tracé 1 34
- La station Boissière 1 34
- La station Rosny-bois-Perrier 35

B. Le tracé 2 36
- La station Boissière 2 36
- La station Londeau-Domus 37
- La station Rosny-bois-Perrier 38

4.4 La réalisation du prolongement 40

4.5 L'atelier 41
- **A. Le site de Rosny-sous-Bois** 41
- **B. Le site de Noisy-le-sec** 42

Synthèse 44

Partie 5 — 45

Les effets majeurs du prolongement sur le territoire et la ligne existante

5.1 Les conséquences du projet sur le territoire et l'environnement 46
- La ligne 11, nouvel axe de transport en commun structurant 46
- Une restructuration du réseau de bus 46
- Un gain considérable en confort et en temps 47
- Une accessibilité et une attractivité du territoire nettement améliorées 47
- Une infrastructure avec des impacts fonciers limités 47
- Le métro : un impact favorable sur l'environnement 48

5.2 Les évolutions de trafic 49
- Une hausse raisonnable de la fréquentation 49
- Le maintien d'une exploitation de qualité 49
- Les stations existantes 49

Synthèse 50

Partie 6 — 51

Le coût, le financement et le calendrier : des études à la réalisation

6.1 Le coût et le financement du prolongement de la ligne 11 52

6.2 L'analyse multicritère 53

6.3 Le calendrier prévisionnel du projet 54

Synthèse 55

Glossaire 56

Avant-propos

Saisie le 21 décembre 2009 par le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), la Commission nationale du débat public (CNDP) a recommandé le 3 février 2010 l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'une personnalité indépendante. Par décision de la CNDP du 7 avril 2010, Monsieur Jean-Pierre Tiffon a été nommé garant. Il veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité, la transparence et la sincérité des informations diffusées et favorise l'expression de tous.

Qu'est-ce que la concertation ?

La concertation désigne un processus de réflexion mené par les différents acteurs d'un projet pour optimiser les objectifs de celui-ci. C'est un temps d'information et d'échanges avec le public. Les discussions doivent permettre de répondre aux questions et aux attentes des citoyens et de prendre les décisions nécessaires à l'avancement du projet. Les éléments exposés sont issus des études du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales.

Conformément à la décision de la Commission nationale du débat public, cette concertation accordera une place importante à l'expression de tous que ce soit lors des réunions publiques, des rencontres, via le site Internet ou à l'aide des registres mis à disposition.

Et après ?

La concertation terminée, le garant rédigera un rapport. Le STIF établira un bilan de la concertation qui rendra compte des avis de chacun et sera soumis à l'approbation de son Conseil.

À l'issue de la concertation, si le STIF et ses partenaires décident de poursuivre le projet, des études plus précises seront réalisées sur un tracé et un projet finalisé sera présenté à la population lors de l'enquête publique. Ce second temps de dialogue permet de prendre connaissance des impacts du projet sur l'environnement et des mesures prises par le maître d'ouvrage pour les réduire, tant en phase travaux que pendant la vie et l'exploitation de l'ouvrage. Une commission ou un commissaire enquêteur recueille l'ensemble de l'expression du public et rend un avis sur le projet. Cet avis, s'il est favorable, conduit à la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet par arrêté préfectoral.

Ce dossier de concertation présente le contexte historique et les acteurs qui portent le projet de prolongement de la ligne 11. Il décrit le territoire, la nécessité de créer une ligne de transport lourd, les caractéristiques actuelles de la ligne 11, les objectifs du prolongement ainsi que ses caractéristiques, à savoir les 2 tracés proposés, les stations et les aménagements nécessaires.
Pour finir, il expose les impacts, le calendrier de réalisation et le financement du projet.

La Commission nationale du débat public (CNDP)

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante qui veille au respect de la participation du public, au processus d'élaboration des projets lorsque les enjeux sont importants (impacts socio-économiques, environnement, aménagement du territoire…). Elle peut organiser elle-même le débat public ou demander au maître d'ouvrage la conduite d'un débat ou d'une concertation. Plus d'information sur **www.debatpublic.fr**



Partie 1
Un projet historique aujourd'hui en phase de concrétisation

1.1 L'HISTOIRE DE LA LIGNE 11 ET DE SON PROLONGEMENT

D'une longueur de 6,3 kilomètres, la ligne 11 permet de se rendre en 15 minutes au cœur de Paris depuis son terminus Mairie des Lilas. Elle a été mise en service en 1935 entre Châtelet et la Porte des Lilas. La création de cette ligne était destinée à remplacer le tramway de Belleville disparu en 1924. C'est l'une des dernières lignes de métro mise en service à Paris.

En 1929, une Déclaration d'utilité publique proposait de poursuivre la ligne à l'est jusqu'au fort de Rosny-sous-Bois. Finalement, le prolongement n'a été réalisé que jusqu'à Mairie des Lilas en 1937. En 1956, elle a servi de « ligne test » pour les rames pneumatiques. Le projet de prolongement a été suspendu jusqu'en 1994, date à laquelle il fut inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).

Les études déjà réalisées

- Le **STIF** a achevé une première **étude de transport en 1996** sur l'est parisien. Elle a permis de déterminer le niveau de desserte et de décider de l'opportunité de prolonger des lignes de transports dans ce secteur de la Seine-Saint-Denis.
- **En 2004** à l'initiative du Conseil général de Seine-Saint-Denis, la **RATP** a étudié un prolongement de 6 km comportant cinq nouvelles stations entre Mairie des Lilas et la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier. Deux correspondances avec le réseau de transport lourd sont alors prévues : la première à l'arrêt Place Carnot avec le prolongement du tramway T1 et la seconde avec le RER E en gare de Rosny-Bois-Perrier.
- **En 2006, l'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11** (APPL11) a fait réaliser une étude urbaine par le Groupement d'Intérêt Économique (GIE) Ville et Transports en Île-de-France. Elle a permis de faire un diagnostic du territoire, de recenser les projets urbains, d'articuler urbanisme et transport et de planifier la poursuite du développement du territoire grâce au prolongement de la ligne.



L'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 (APPL11)

L'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 (APPL11) a été créée en 2003. Elle est présidée par Daniel Guiraud, maire des Lilas. L'APPL11 se compose des communes des Lilas, de Romainville, de Noisy-le-Sec, de Montreuil, de Rosny-sous-Bois, du Pré-Saint-Gervais, de Pantin ainsi que de la Communauté d'agglomération Est Ensemble, de la Ville de Paris, de l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP) et enfin du Département de Seine-Saint-Denis. Elle est soutenue financièrement par la Région Île-de-France et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC). L'association œuvre pour le prolongement de la ligne 11 en coordonnant les initiatives des communes et en relayant le message auprès des acteurs décisionnaires sur le projet. L'APPL11 est signataire de la Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11.

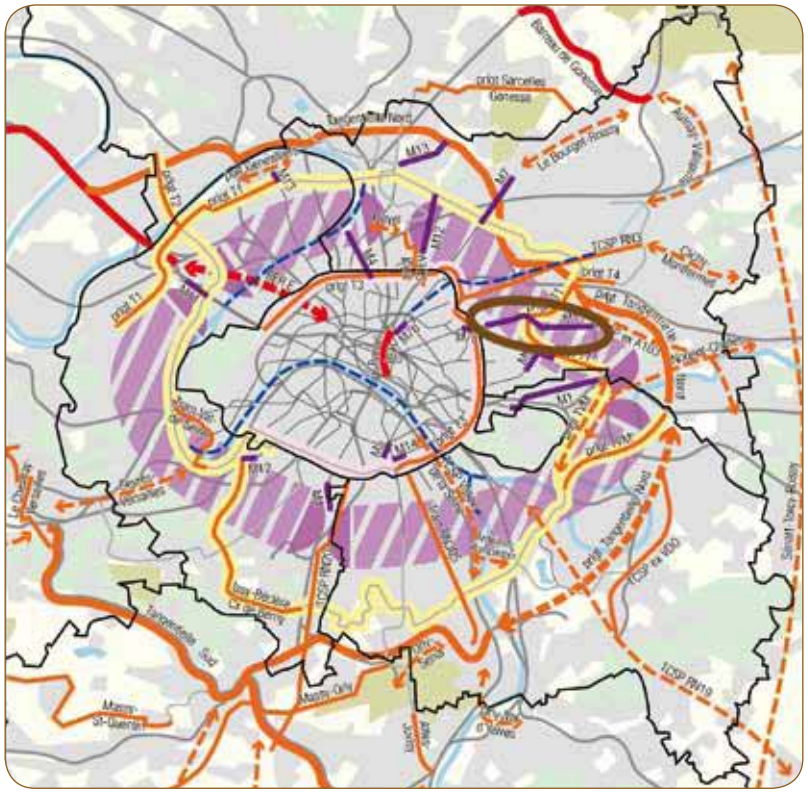
1.2 UN PROLONGEMENT STRATÉGIQUE POUR LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) définit les objectifs et les ambitions de la région pour les 25 ans à venir. Cela concerne l'aménagement du territoire et l'urbanisme mais aussi les évolutions sociales, économiques, environnementales que les documents locaux devront respecter. Le prolongement de la ligne 11 a été inscrit au SDRIF dans sa version de 1994. Après une longue procédure de révision, le nouveau SDRIF a été approuvé par la Région le 25 septembre 2008. Il a été transmis au Conseil d'État en juin 2010. Le prolongement de la ligne 11 est inscrit en phases 1 et 2 du SDRIF.

Le Contrat de Projets État/Région (CPER) est une contractualisation financière entre l'État et la Région en fonction de leurs projets de territoire pour une période de sept ans. En Île-de-France, il s'articule autour de trois thèmes principaux : la compétitivité et l'attractivité des territoires, la dimension environnementale du développement durable, la cohésion sociale et territoriale. L'accent en matière de transport est notamment mis sur l'amélioration de l'offre de service pour les lignes existantes et le développement du maillage des réseaux. Le CPER 2007-2013 a prévu d'attribuer un financement de 10 millions d'euros pour les études du prolongement.

Le Contrat Particulier Région/Département (CPRD) est un outil de programmation financière complémentaire au CPER contractualisé entre la Région et un de ses Départements qui permet de développer et de financer un programme d'actions spécifiques aux besoins du territoire. Il respecte les objectifs globaux d'aménagement durable, de solidarité et de rayonnement de la région. Dans le cadre du CPRD 2009-2013, le Conseil général de Seine-Saint-Denis a prévu d'apporter une contribution financière au prolongement de la ligne 11.

Schéma directeur de la région Île-de-France



- existant
- prolongement RER
- principe de liaison RER
- prolongement de la ligne 11
- fuseau Arc Express
- rocade tram-train, train léger
- principe de liaison rocade tram-train, train léger
- tramway, site propre bus (TCSP)
- principe de liaison TCSP
- continuité tramway des Maréchaux
- continuité Grand-Tram
- navette fluviale

0 5 km

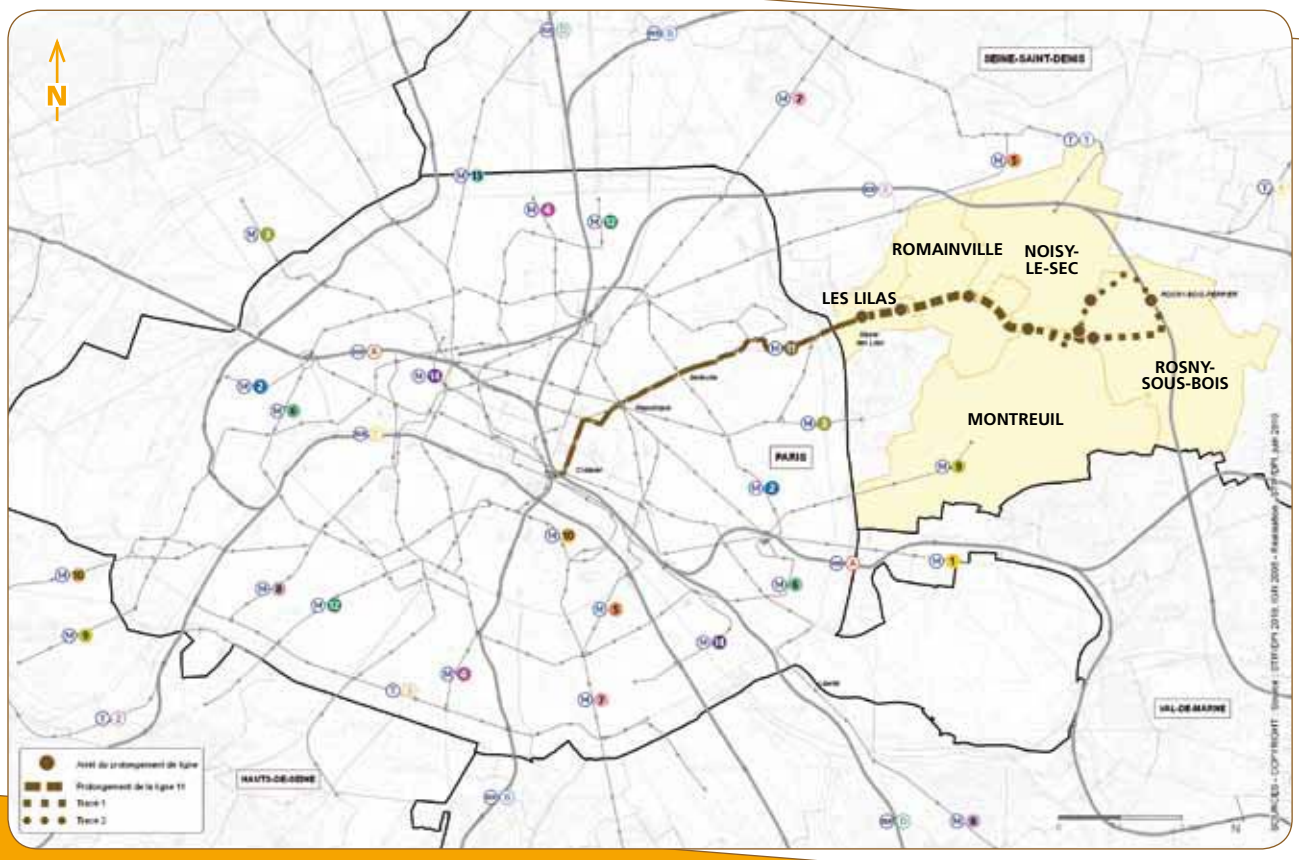
N

Source : *IAU îdf*
© IAU îdf 2008

1.3 UN PROLONGEMENT DÉFINI DANS SES FONDAMENTAUX

Un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est un document administratif présentant les études préalables effectuées dans le cadre de la réalisation d'un grand projet. Il présente l'historique du projet, le territoire concerné, les différentes études réalisées. On trouve aussi une description du projet envisagé, les contraintes, les coûts liés à la réalisation du projet, les effets attendus et prévus sur le territoire après la réalisation.

Le STIF a engagé en 2008 la réalisation d'études sur l'opportunité et les objectifs de l'extension de la ligne 11 à l'est pour élaborer un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales. Le DOCP a été adopté à l'unanimité par le Conseil du STIF le 9 décembre 2009 qui a ainsi retenu deux tracés. Ce document constitue la base de la concertation menée.



Qu'est-ce qu'un DOCP ?

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales est le support du STIF pour la présentation et la validation de ses projets, au stade des études préalables. Son approbation par le Conseil du STIF marque le début de la concertation avec les élus et la population. Pour les projets supérieurs à 300 millions d'euros, c'est sur la base de ce DOCP que la Commission nationale du débat public (CNDP) est saisie et décide, après examen, de la nature de la consultation du public à organiser (débat public, concertation...).

1.4 LES PARTENAIRES DU PROJET

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France représente l'autorité de gestion et d'organisation du réseau de transport en commun de la Région d'Île-de-France. En lien avec les différents transporteurs (RATP, SNCF, Optile), il supervise et finance les différents projets sur ce territoire dans un esprit d'échange et d'expertise.
À travers son budget annuel (de 7,8 milliards d'euros en 2009), il vise plusieurs objectifs : organiser les transports en coordonnant l'activité des transporteurs ; renforcer l'offre de transport et améliorer la qualité de service pour répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs; étendre et moderniser les réseaux en élaborant les projets à venir, en promouvant l'intermodalité, et en procédant au remplacement du matériel roulant.
Sous la présidence du Conseil Régional d'Île-de-France depuis 2006, le Conseil du STIF est composé des élus de la Région, de la Ville de Paris et des 7 autres départements du territoire, d'un représentant des Établissements Publics de Coopération Intercommunale, et d'un représentant de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie. Il décide des politiques d'investissements et d'amélioration des modes de transports en commun. En tant qu'autorité organisatrice, le STIF définit l'offre de service. À ce titre, il réalise les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique pour le projet de prolongement de la ligne 11. De plus, il organise la concertation.

La Région Île-de-France s'implique dans l'organisation et l'amélioration des transports d'Île-de-France. À ce titre, elle investit chaque année près de 1,5 milliard d'euros. Elle a également lancé un Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France. Ce plan prévoit l'investissement de 17,8 milliards d'euros sur 10 ans pour améliorer les transports en commun en Île-de-France. Il prévoit notamment, le renouvellement des trains du RER A, la modernisation des RER, la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, le prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie, l'extension du tramway T1, le projet de tram-train entre Massy et Evry. La Région Île-de-France accompagne également le territoire dans sa réflexion de développement dans le cadre des objectifs de développement durable définis par le SDRIF. La Région cofinance les études de prolongement de la ligne 11.

L'État participe au développement des transports collectifs en Île-de-France dans le but d'améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens et de favoriser le développement durable des territoires. Dans le cadre du Contrat de Projets État/Région 2007-2013, l'État investit notamment dans les projets de modernisation des lignes existantes de RER, d'amélioration de pôles-gares, de création de lignes nouvelles de transports en commun en site propre, de tramways et de tram-trains ainsi que dans les prolongements de lignes de métros. L'État cofinance les études du prolongement à l'est de la ligne 11 du métro. L'État développe également un réseau destiné à relier entre eux les grands pôles franciliens ainsi qu'au centre de l'agglomération dans le cadre de la loi relative au Grand Paris.

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis participe pleinement au développement, au bon fonctionnement et à l'amélioration des réseaux de transports en commun, tant sur les lignes ferrées lourdes (métro et RER) que sur le réseau de surface (tram-train, tramway), afin de promouvoir l'accessibilité à des transports collectifs performants et fiables pour tous. Il s'engage ainsi à favoriser l'intégration sociale, le développement urbain et économique, la préservation de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie. Ces orientations s'inscrivent dans l'Agenda 21 élaboré par le Département pour contribuer à créer un « territoire durable ». Le projet de prolongement de la ligne 11, inscrit au Contrat Particulier Région/Département, participe à ces objectifs.

La RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) est l'un des exploitants du réseau de transports publics d'Île-de-France. La RATP exploite 16 lignes de métro, 2 lignes de RER (A et B) conjointement avec la SNCF, 3 lignes de tramway et plus de 350 lignes de bus. La RATP transporte ainsi plus de trois milliards de voyageurs chaque année. Dans le cadre du prolongement de la ligne 11, elle a réalisé les études techniques et a estimé les coûts et délais de réalisation du projet.



SYNTHÈSE

La ligne 11 relie le centre de Paris (Châtelet) à la Mairie des Lilas. Le prolongement jusqu'à Rosny-sous-Bois est attendu depuis 1929. En 2008-2009, le STIF a réalisé des études d'opportunité et de faisabilité pour l'extension de la ligne 11. Aujourd'hui, la concertation menée par le STIF doit permettre de présenter le projet et les différents partenaires, de répondre aux questions ainsi qu'aux attentes et d'échanger autour du projet pour l'enrichir.



Partie 2

Un territoire en développement à structurer par une ligne forte

2.1 LE PORTRAIT DU TERRITOIRE

Les communes concernées

Le prolongement de la ligne 11 concerne **5 communes du département de Seine-Saint-Denis : Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois**.

Ce territoire de 24 km² est limitrophe à l'est de Paris, et au nord du Val-de-Marne. Ces 5 communes sont également proches géographiquement de la plaine Saint-Denis, du Val-de-Fontenay, de Marne-la-Vallée et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Le territoire se caractérise par son relief marqué. Celui-ci s'identifie par la présence de forts sur les points hauts (forts de Romainville, de Noisy, de Rosny) et de coteaux qui constituent des espaces verts importants à l'échelle du territoire. Si la zone est bien desservie par les infrastructures routières, certaines d'entre elles contribuent à créer des nuisances et des coupures dans la ville.

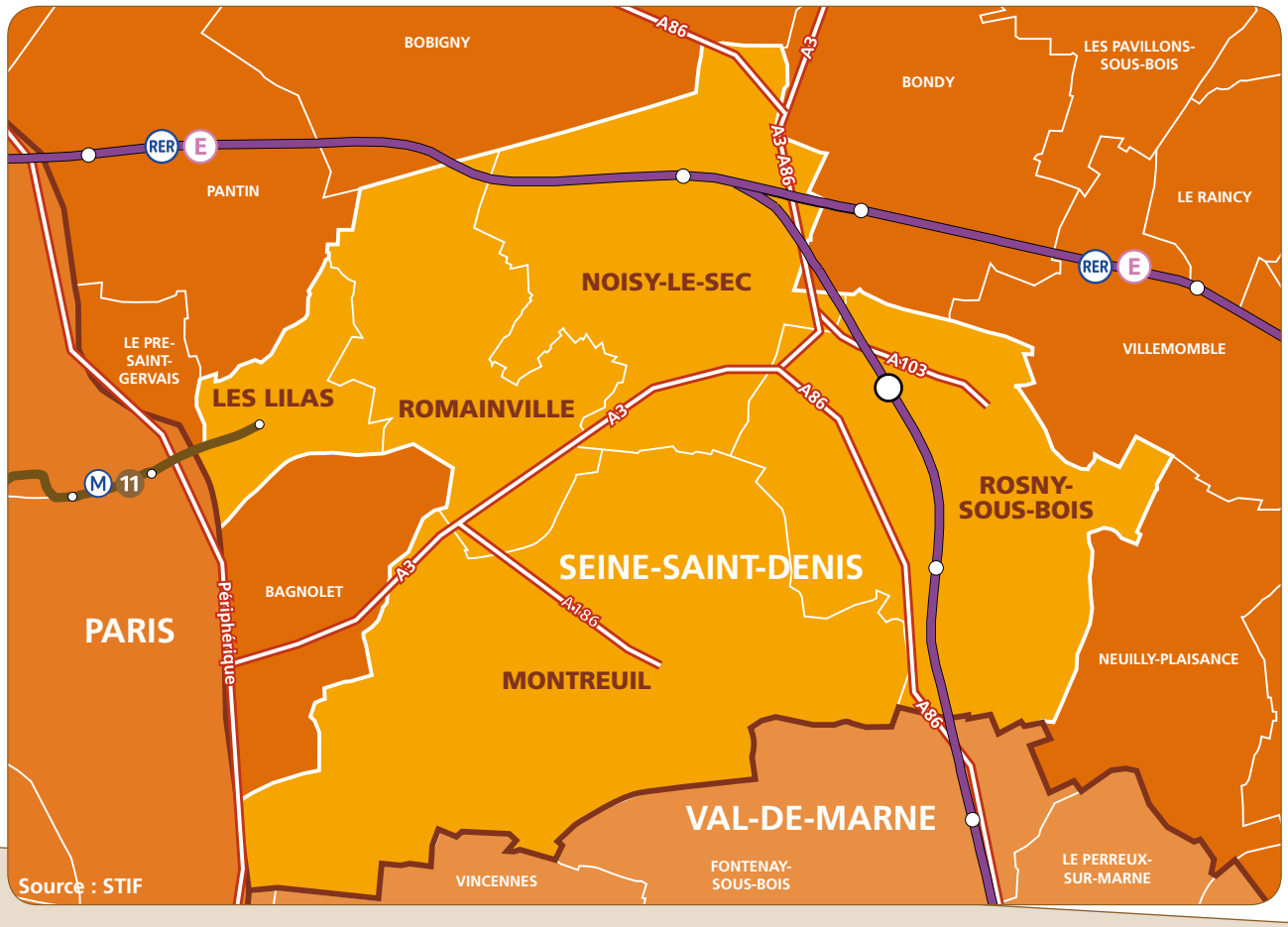
Depuis le 1er janvier 2010, une partie des communes concernées par le prolongement (Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec et Romainville) ainsi que des communes limitrophes (Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré-Saint-Gervais et Pantin) se sont regroupées dans une Communauté d'agglomération. Celle-ci, **Est Ensemble**, est présidée par Bertrand Kern, maire de Pantin (collectivité disposant de la compétence transport).

La population, le logement et l'emploi

En 2006, le territoire comptait environ 230 000 habitants, en hausse de 18 000 habitants entre 1999 et 2007 soit une augmentation de près de 9 %.

Le territoire comptait environ 52 000 emplois salariés privés en 1997. En 2007, on en dénombrait 55 600, soit une hausse de 6,7 %. En conséquence, l'écart observé entre population et emploi génère des déplacements sur le territoire.

L'aire d'étude du projet du prolongement de la ligne 11



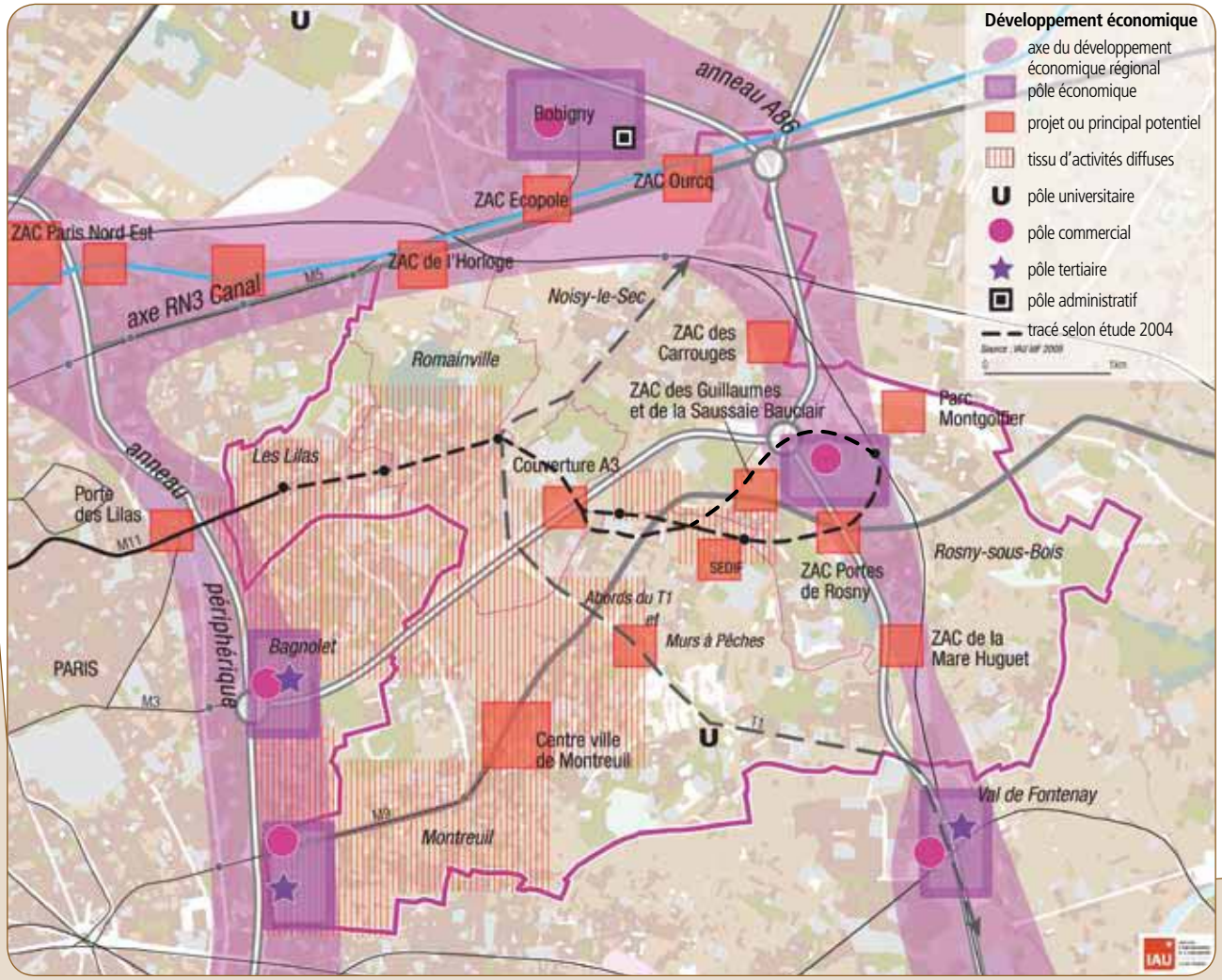
Le tissu urbain du territoire est mixte, composé à la fois de centre-bourgs anciens, de logements individuels pavillonnaires, de logements collectifs, de grands ensembles, de petites activités et de grandes emprises commerciales. Le logement représente 46 % de l'occupation des sols. L'habitat collectif est bien présent autour des stations de métro et de RER existantes ainsi que dans les zones moins bien desservies, où il côtoie le tissu pavillonnaire. L'habitat social est important, il représente environ 40 % en moyenne des logements sur le territoire. Plusieurs quartiers font actuellement l'objet d'opérations liées à la politique de la ville menée avec l'ANRU (Agence Nationale pour le Renouvellement Urbain) comme le quartier du Londeau à Noisy-le-Sec ou la cité Cachin à Romainville.

De 1990 à 2008, 660 logements ont été construits chaque année sur ce territoire soit 15 % de la construction annuelle du département de Seine-Saint-Denis.

Les pôles générateurs de trafic

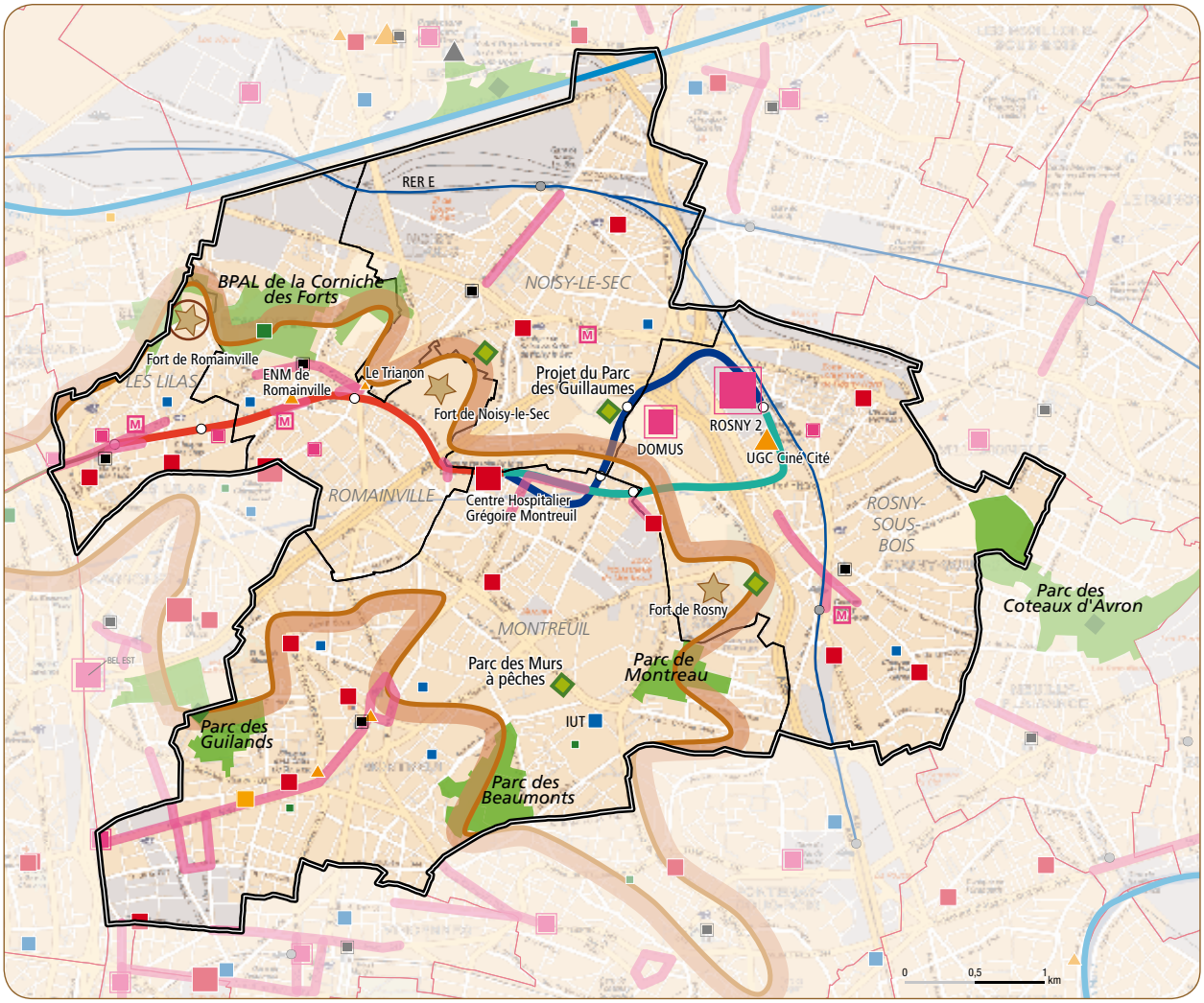
Les activités économiques sont réparties selon deux grands types : des petites activités très intégrées au tissu urbain et des grandes emprises industrielles et commerciales situées surtout le long de l'Ourcq, au sud de la Boissière ou en frange de Rosny-sous-Bois.

Les principaux générateurs de trafic sur l'aire d'étude



2.2 DES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS EN MANQUE DE DESSERTE

Principaux équipements sur l'aire d'étude du projet



Administration
- Préfectures, sous préfectures, hôtels de département
- Hôtels de ville
- Autre grand équipement administratif

Établissements d'enseignement supérieur et lycées
- Plus de 3000 inscrits
- De 1000 à 3000 inscrits
- Moins de 1000 inscrits
- Autre établissement

Établissements hospitaliers de court séjour
- Plus de 600 lits
- De 300 à 600 lits
- De 100 à 300 lits
- Moins de 100 lits
- Autre établissement signalé

Commerce
- Centre commercial régional
- Pôle commercial majeur ou spécialisé
- Pôle commercial intermédiaire et local
- Marché local
- Linéaire commercial

Équipements sportifs
- National et régional
- Extradépartemental
- Extracommunal

Culture et tourisme
Culture
- Centre dramatique national, scène nationale et cinémas de 6 salles ou plus
- Autre scène conventionnée
- Autre salle de spectacle

Centres de conférence et exposition
- National et régional
- Extradépartemental
- Extracommunal

Patrimoine culturel
- National et régional
- Extradépartemental
- Extracommunal

Parcs et jardins
- Parcs et jardins
- Projet parcs et jardins

Autres
- Port fluvial
- Fort
- Projet d'équipement

Prolongement Ligne 11
- Tronçon commun
- Tracé 1
- Tracé 2

N

Source : *IAU - DUAT*
© IAU îdf juin 2009

Les équipements de rayonnement régional et intercommunal

Le secteur comporte de nombreux équipements qui ont une aire d'attractivité intercommunale, départementale ou régionale.



Le centre commercial régional Rosny 2

Rosny 2 est le deuxième centre commercial de l'est parisien. Son aire de chalandise correspond a environ 1 million d'habitants, elle va bien au-delà du territoire concerné par le prolongement de la ligne 11. Le cinéma UGC réalise environ 2 millions d'entrées chaque année, il est parmi les premiers de France.
Un projet d'extension du centre commercial est à l'étude.

Le centre commercial Domus

Consacré à l'équipement de la maison, il a été inauguré en 2006 et regroupe une centaine de boutiques dédiées au jardin, à l'ameublement, à la décoration et à l'électroménager. Il est situé non loin du centre commercial Rosny 2 mais néanmoins séparé de celui-ci par des emprises autoroutières.





Le centre hospitalier intercommunal (CHI) André Grégoire

Situé à Montreuil, son activité concerne 9 communes pour une population d'environ 350 000 habitants. Le CHI représente 110 000 journées d'hospitalisation chaque année. Près de 1 300 personnes travaillent dans ce centre hospitalier. Depuis 2000, le CHI développe un pôle de santé publique (psychiatrie, prévention, conduites addictives) et construit actuellement un pôle mère-enfant sur 15 000 m².

La base de loisirs et de plein air de la Corniche des Forts

Elle se situera en grande partie à Romainville. Sur près de 65 hectares, des activités sportives, ludiques et culturelles seront proposées. À terme, les études estiment que près d'un million de personnes s'y rendront chaque année.

Pour ces équipements, le prolongement de la ligne 11 signifie à la fois un accès plus facile en transport en commun et une baisse de l'utilisation des véhicules particuliers. Leur attractivité est renforcée même au-delà des 5 communes traversées par le prolongement, consolidant considérablement le potentiel de visiteurs.

Les pôles et équipements de proximité

Ils sont principalement composés des centre-villes et cœurs de quartier de Romainville, de Rosny-sous-Bois et des Lilas. La place Carnot, les quartiers autour du CHI et le boulevard de la Boissière sont également des centralités majeures.

Sur ce territoire, de nombreux équipements assurent une offre de proximité :

- les équipements scolaires : de nombreux collèges, 7 lycées et un IUT, une cité étudiante ;
- des espaces naturels et paysagers : le secteur des Murs à pêches à Montreuil, le parc de Romainville, le futur Parc des Guillaumes à Noisy-le-Sec ;
- des équipements culturels et sportifs : École Nationale de Musique, Cinéma le Trianon à Romainville, le Golf de Rosny ;
- des équipements de santé avec la maternité et clinique des Lilas notamment ;
- des équipements administratifs (mairie…).

Le prolongement de la ligne 11 va permettre de desservir efficacement ces équipements et polarités urbaines en les mettant en réseau.



2.3 DE NOMBREUX PROJETS URBAINS

Sur le secteur du prolongement de la ligne 11, de nombreux projets urbains sont prévus avec des échéances de livraison autour de 2015-2020. Certains sont en cours d'aménagement, d'autres seulement au stade de la réflexion. Des projets de logements, de développement économique ou commercial ainsi que des équipements seront créés sur l'ensemble du secteur. D'ici 2015, on prévoit la construction de 1400 logements par an. L'extension de la ligne 11 s'intègre à ces projets et structure les opérations de développement du territoire.

Les Lilas

La commune réfléchit à la reconversion du Fort de Romainville avec des programmes de bureaux et des équipements. Parallèlement, la ZAC centre-ville est presque achevée, il reste à implanter un supermarché.

Romainville

Un projet de couverture de l'autoroute A3 est en cours pour recréer une continuité urbaine. Une centaine de logements et 2 000 m² d'activités sont prévus avec ce projet. De nombreux projets de logements sont en cours dans l'ensemble de la ville. La cité Marcel Cachin fait l'objet d'une opération ANRU de renouvellement urbain. Ce projet concerne la dédensification du quartier, la rénovation du patrimoine, la construction de nouveaux logements et la démolition de certains immeubles.

Noisy-le-Sec

La commune de Noisy-le-Sec est engagée dans plusieurs opérations d'aménagement : la ZAC du territoire de l'Ourcq, la ZAC des Guillaumes (en voie de finalisation), l'opération ANRU sur le quartier du Londeau et le réaménagement du pôle gare en lien avec l'arrivée de nouveaux modes de transport.

La ZAC de l'Ourcq

D'une superficie de 35 hectares, la ZAC a pour objectifs de redynamiser le nord du territoire noiséen et de le relier au reste de la ville à travers le redéploiement de l'habitat et de l'activité vers le nord de la commune (création de 800 logements, installation d'activités et de bureaux, valorisation de la vocation naturelle du site à travers le canal de l'Ourcq).

La ZAC des Guillaumes

Cette opération est constituée de 270 logements, de 38 500 m² d'activités de service et d'un parc urbain de plus de 5 hectares. Seul espace vert de cette envergure sur la ville, le parc urbain des Guillaumes est un lieu d'agrément où les habitants du secteur et les visiteurs pourront pratiquer des activités sportives et de loisirs. Prolongement de la coulée verte, il sera une liaison végétalisée entre le Londeau et les quartiers Boissière.

Les opérations ANRU sur le territoire communal

L'opération de rénovation urbaine du Londeau est en cours. Elle comprend la démolition partielle de la barre Verlaine, la construction de nouveaux logements sous forme de petits collectifs en façade de la rue de Brément, le traitement qualitatif des espaces publics et la résidentialisation des pieds d'immeubles. L'opération comprend la réhabilitation de 239 logements.

Un projet ANRU sur le quartier de la Boissière est en voie d'élaboration.

Le pôle gare

En accompagnement du projet de reconfiguration du pôle intermodal de la gare de Noisy-le-Sec, la ville envisage de créer une ZAC visant à intensifier et diversifier les fonctions urbaines Enfin, pour accompagner ses projets, la Ville a entamé l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme depuis septembre 2009. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable est actuellement en cours de définition et l'objectif de la ville est d'approuver son document d'urbanisme à l'automne 2011.

Montreuil (secteur nord uniquement)

Avec les prolongements du tramway T1 et de la ligne 11, la Ville a lancé un grand projet de valorisation des Hauts de Montreuil. Ce projet prévoit la création de 3 000 logements dont des logements sociaux, de commerces, de bureaux et d'équipements publics (écoles, crèches et équipements sportifs). Les espaces publics seront requalifiés avec la transformation de l'autoroute en avenue paysagère et l'arrivée du tramway.

La zone SEDIF comportera à terme 800 logements, près de 13 000 m² de bureaux, 2 800 m² d'activités et 5 000 m² d'équipements.

À proximité du tramway T1 et dans le secteur des Murs à Pêches, 2 000 logements, plus de 70 000 m² de bureaux, 20 000 m² de locaux artisanaux et d'ateliers, 32 000 m² d'activités et presque 70 000 m² d'équipements seront construits. L'autoroute A186 sera requalifiée en boulevard urbain avec une circulation automobile pacifiée.

Rosny-sous-Bois

Les projets urbains

La ZAC des Portes de Rosny est un projet favorisant mixité sociale et mixité des fonctions puisqu'il va accueillir environ 280 logements, une résidence étudiante, une résidence sociale d'hébergement et du tourisme d'affaires. De plus, un équipement pour la petite enfance est prévu et 11 000 m² de bureaux et 1 000 m² de commerces seront construits d'ici 2011.

La ZAC de la Mare Huguet est un projet d'éco-quartier. Elle accueillera environ 380 logements (dont 20% de logements sociaux) avec commerces en pied d'immeubles, une résidence étudiante et de services, 8 000 m² de bureaux et 2 000 m² dédiés à un équipement scolaire.

La ZAC Saussaie Beauclair à vocation économique accueille, entre autre, le centre commercial Domus. Des surfaces importantes restent disponibles au sein de cette ZAC.

Les opérations d'habitat et de rénovation urbaine

La ZAC Gabriel Péri, en cours de création, contribuera à développer l'aspect urbain de la section nord-ouest du boulevard Gabriel Péri. Elle prévoit la construction de 350 logements environ, l'accueil d'un habitat adapté, de 1 000 m² de commerces et d'équipements publics.

Le projet de rénovation urbaine Jean Mermoz est en cours de réalisation. Il comprend la démolition de 141 logements et la reconstruction de 169 logements locatifs sociaux dans 9 nouveaux bâtiments.

Le projet de rénovation urbaine Danièle Casanova est à l'étude. Il prévoit la démolition de la totalité des bâtiments qui constituent la résidence (92 logements) et la reconstruction de 115 logements locatifs sociaux.

Un projet de Parc intercommunal sur le Plateau d'Avron est planifié. Ce site de 76,5 hectares est situé sur les communes de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois.

Enfin, de nombreux autres projets urbains sont actuellement à l'étude, tels que sur les secteurs du Grand Pré et du Cœur de ville.

Le territoire desservi par le prolongement est très dynamique : une vingtaine de projets d'aménagement sont en cours ou à l'étude sur le secteur. De nombreux emplois vont être créés, de nouveaux habitants vont arriver sur le secteur, et l'attractivité des équipements de loisirs va amener des visiteurs. D'ici 2015, on prévoit une hausse de la population de 7 450 personnes et 5 850 emplois supplémentaires. Cette dynamique de croissance démographique et urbaine doit être accompagnée au mieux par les transports collectifs.

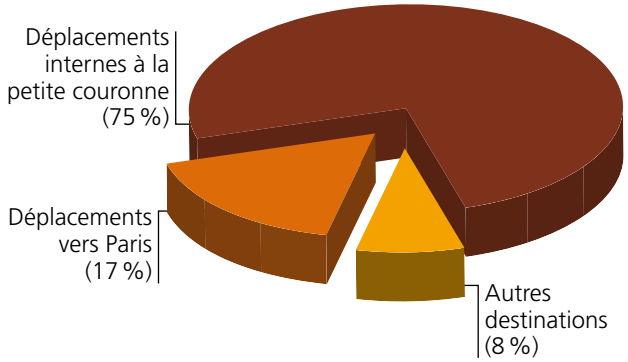
2.4 UNE OFFRE DE TRANSPORT INADAPTÉE

Les besoins de déplacement

Les déplacements « obligés » c'est-à-dire ceux liés au travail, aux affaires professionnelles ou à l'enseignement représentent 47% des déplacements du secteur d'étude (Bagnolet, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville, Rosny-sous-Bois). L'autre part des déplacements (53%) concerne les déplacements « non-obligés » c'est-à-dire les achats, les loisirs...

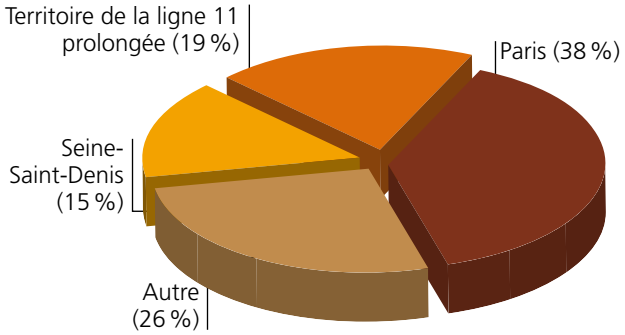
Destination des déplacements

Les déplacements internes à la petite couronne (les trois départements autour de Paris) représentent 75% des voyages. 17% des déplacements sont à destination ou en provenance de Paris.



Lieu de travail des habitants du secteur du prolongement de la ligne 11

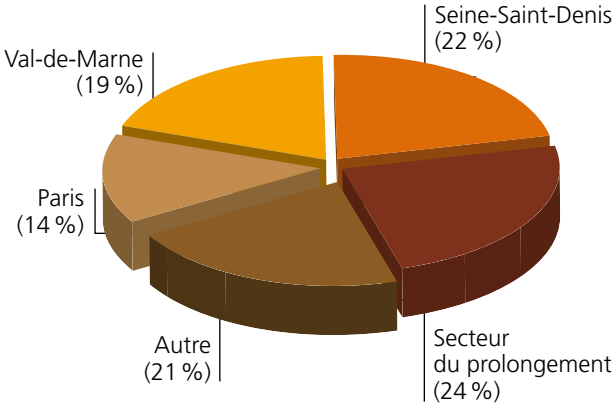
Les habitants du secteur du prolongement de la ligne 11 vont travailler à Paris dans 38% des cas. Un peu moins d'un habitant sur cinq travaille sur le secteur de l'extension de la ligne 11 et 15% des résidents sont employés dans le reste de la Seine-Saint-Denis.



Provenance des salariés dans la zone du prolongement de la ligne 11

Les emplois situés dans la zone d'influence du projet de prolongement de la ligne 11 sont occupés par des gens venant :

- du secteur (24%)
- du reste de la Seine-Saint-Denis (22%)
- du Val-de-Marne (19%)
- de Paris (14%)



Le prolongement de la ligne 11 répond à la demande de déplacements domicile/travail notamment vers Paris. Mais il est aussi pertinent pour les déplacements internes au secteur dans l'optique de réduire l'usage de la voiture.

Un réseau routier congestionné

Le réseau routier est très présent avec les autoroutes A3 et A86. Il permet un accès à Paris, à la Seine-Saint-Denis, au Val-de-Marne, au nord de l'Île-de-France et assure aussi la desserte interne du territoire. Chaque jour, entre 140 000 et 200 000 véhicules empruntent ces voies structurantes.
Quant au réseau local, la coupure générée par le relief et le réseau autoroutier engendre des goulets d'étranglement du secteur, qui sont autant de points de congestion.

Une part modale des transports en commun limitée

Le réseau autoroutier est congestionné aux heures de pointe. Les routes départementales n'échappent pas à la congestion en direction de Paris. La saturation du réseau est renforcée par le trafic de transit des automobilistes qui quittent le réseau autoroutier pour emprunter la voirie du secteur. Les temps de parcours sont donc très incertains. Le développement urbain et commercial de Rosny 2 et Domus renforce ce phénomène de congestion, notamment le week-end.
Les déplacements sur les communes de Romainville, Les Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Rosny-sous-Bois sont réalisés principalement en voiture (39 % des cas) ou à pied (36 %). Seuls 22 % des déplacements sont réalisés en transport en commun (3 % à vélo ou à roller).

Un réseau de bus bien développé mais inadapté pour répondre à la demande

Le territoire du projet est desservi par des modes lourds uniquement sur sa périphérie (RER E, tramway T1, lignes de métro 3, 5, 9 et 11). Toutefois, son désenclavement par un mode performant est programmé avec le prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. Cette liaison nord-sud, en rocade, offrira une complémentarité optimale avec l'extension de la ligne 11, radiale est-ouest.
Concernant le réseau de surface, 9 lignes de bus du réseau principal desservent le secteur du prolongement de la ligne. Ce sont les lignes Mobilien 105, 143, 318 et les lignes 102, 116, 129, 318, 322, 545. Le réseau principal est complété par les bus du réseau Titus (service de transport urbain de la ville de Rosny-sous-Bois) et Tillbus (service de transport urbain de la ville des Lilas) qui desservent également le secteur du prolongement. Hormis le réseau Tillbus, ces lignes fonctionnent tous les jours.
Les lignes de bus assurent des dessertes locales et font le lien avec les territoires de proximité. En moyenne, plus de 127 500 personnes sont transportées chaque jour par ces autobus. La fréquence et les plages horaires de service varient selon les lignes. L'offre est importante pour certaines lignes sur une large plage horaire (jusqu'à 00h30). Les lignes 105, 129 et 143 sont les plus importantes. Elles sont empruntées par 63 % des utilisateurs du bus car elles se rabattent sur les axes lourds. Mais la congestion du réseau routier pénalise leur régularité. En moyenne, entre Porte des Lilas et Place Carnot, un trajet peut ainsi prendre entre 8 et 18 minutes (selon le sens et la période de la journée). Depuis la régionalisation du STIF en 2006, l'offre bus a été renforcée.
Plusieurs correspondances sont possibles sur le secteur.

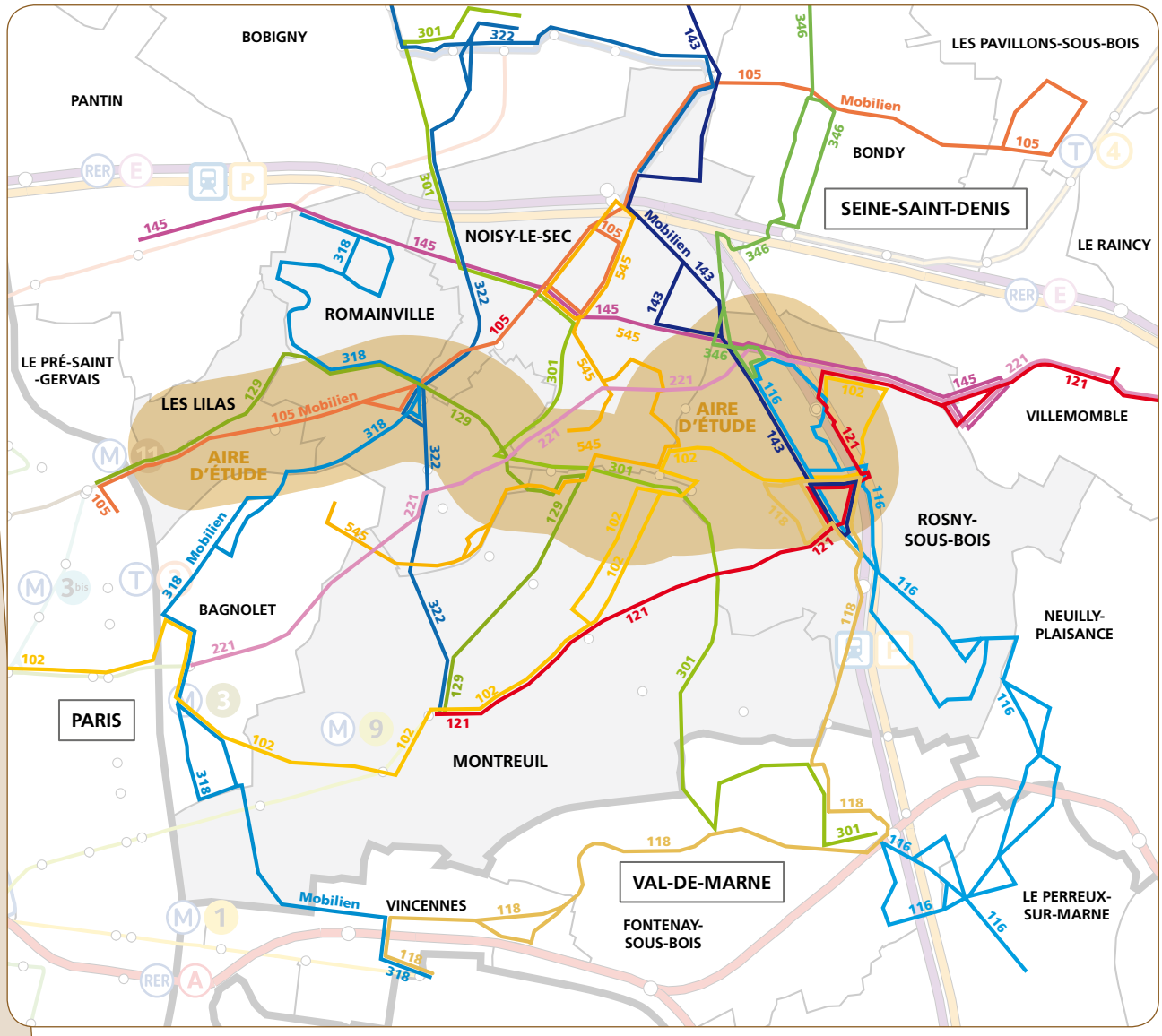
Deux pôles d'échange entre les lignes de bus permettent de changer de ligne: la Place Carnot à Romainville (4 lignes : 105, 129, 318 et 322) et le centre hospitalier intercommunal de Montreuil (3 lignes : 129, 301 et 545).

Trois gares de correspondance entre lignes de bus et modes lourds sont situées à la limite du secteur du prolongement de la ligne 11 et complètent les possibilités de correspondances intermodales :

- **la gare du RER E de Rosny-Bois-Perrier** (4 lignes en terminus et 4 autres lignes passant à proximité),
- **la gare du RER E de Rosny-sous-Bois** (4 lignes de bus et 5 lignes du réseau Titus qui dessert Rosny),
- **la gare routière située Porte des Lilas** (10 lignes de bus).



Réseau de bus sur l'aire d'étude du projet





SYNTHÈSE

Le prolongement de la ligne 11 concerne 5 communes de Seine-Saint-Denis : Les Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois. De grands équipements (Hôpital Intercommunal, Rosny 2, Domus…) ne sont desservis aujourd'hui que par des lignes de bus. C'est un territoire dynamique sur le plan démographique. De nombreux projets urbains avec des échéances de livraison entre 2015 et 2020 sont en cours de réalisation ou à l'étude.

Le territoire est dépourvu d'infrastructures lourdes de transports collectifs alors que la demande en transports en commun est forte en particulier vers Paris et la Seine-Saint-Denis. Le réseau routier est saturé aux heures de pointe. Le rabattement par bus jusqu'aux transports lourds (tramway, métro et RER) rencontre des difficultés dues à la congestion du réseau routier local.



Partie 3
Une réponse aux enjeux de déplacements et de développement durable du territoire

3.1 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE 11 ACTUELLE

La ligne 11 est constituée de 13 stations réparties entre Châtelet et Mairie des Lilas. D'une longueur de 6,3 kilomètres, les stations sont espacées d'environ 500 mètres. Étant l'une des dernières lignes construites, elle passe sous les autres lignes de métro. Pour tenir compte du relief, notamment la butte de Ménilmontant puis le plateau de Romainville, la ligne 11 est très profonde : la station Télégraphe est enterrée à 20 mètres sous la surface du sol. Elle est exploitée de 5h30 à 1h15 avec une fréquence en heure de pointe d'un métro toutes les 105 secondes soit 1 min 45. Les vendredis et samedis soirs, le service est allongé d'une heure. De nombreuses correspondances sont possibles : RER A, B, D et 11 lignes de métro (1, 2, 3, 3 bis, 4, 5, 7, 7 bis, 8, 9, 14).



Une ligne attractive

Chaque jour, la ligne 11 transporte 227 000 voyageurs entre 6 heures et 21 heures (chiffres 2008). Le matin, la majorité des voyageurs se déplace dans le sens Mairie des Lilas - Châtelet. Les personnes entrant directement sur la ligne représentent 60 % des voyageurs, 40 % des usagers arrivant via une correspondance. La ligne 11 se place en 13e position dans le classement de fréquentation des lignes de métro. La charge maximale de la ligne est atteinte avec 13 400 usagers à l'heure de pointe du matin, soit 82 % de la capacité théorique de la ligne (15 900 places par heure). Bien que très fréquentée, la ligne n'est pas à saturation et son prolongement est envisageable sans dégradation de la qualité de service.

Le matériel roulant

Aujourd'hui, la ligne 11 se conduit manuellement. Elle est équipée en matériel sur pneu de modèle MP 59, mis en service en 1964. Comme sur la plupart des lignes parisiennes, la longueur des quais permet d'accueillir des trains de 5 voitures. Mais les rames de la ligne 11 sont composées de 4 voitures. En effet, l'espace disponible dans l'atelier de la ligne est insuffisant pour garer et maintenir du matériel d'une telle longueur. Cet atelier est situé aux Lilas, dans le prolongement de la ligne actuelle. Aujourd'hui, le garage des rames se fait aux stations Mairie des Lilas, Porte des Lilas et Châtelet. Un passage à 5 voitures dans le cadre du prolongement permettrait d'accroître la capacité et de répondre à l'augmentation du trafic de la ligne.

Les stations les plus fréquentées et les correspondances

La station Mairie des Lilas accueille le plus grand nombre d'entrants, qui se rabattent pour beaucoup à l'aide des nombreux bus venant de l'est de la Seine-Saint-Denis, zone du prolongement de la ligne 11. Le tronçon situé entre les stations Goncourt et République est le plus chargé.
Les stations Belleville, Châtelet, République concentrent 50 % des voyageurs montants dans une journée. Ces 3 stations regroupent les correspondances les plus intéressantes pour se déplacer à Paris. La ligne est aussi très utilisée pour se rendre en Seine-Saint-Denis.

3.2 LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT

Le prolongement de la ligne 11 répond à deux objectifs : créer une mobilité durable et articuler au mieux les projets de transports avec le potentiel de développement du territoire.

Encourager la mobilité durable

Le prolongement de la ligne 11 va permettre de créer une liaison structurante et rapide en mode lourd entre Paris et l'est parisien. La desserte du territoire sera améliorée, le secteur sera mieux connecté avec les territoires voisins. Le métro permet de transporter un grand nombre de voyageurs, sans les contraintes qui pèsent sur le réseau routier souvent surchargé.

Accompagner le développement local

Aujourd'hui, le secteur du prolongement de la ligne 11 n'est desservi que par bus. Pourtant, le territoire est constitué de grands équipements à rayonnement régional et de secteurs densément peuplés. Il s'agit de créer une desserte locale efficace. Le prolongement de la ligne 11 va permettre d'accompagner le territoire dans son développement et de valoriser pleinement les potentialités qu'il représente. Cette extension va aussi désenclaver des secteurs urbains parfois isolés par les axes autoroutiers.

La Charte pour un territoire durable

La Charte vise à optimiser au mieux l'articulation entre le projet de prolongement et les projets de développement urbain locaux. Elle doit se traduire au final par des actions concrètes respectant les objectifs de développement durable du SDRIF. Elle a été signée par l'ensemble des communes concernées par le prolongement de la ligne 11, la Région Île-de-France, l'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11, le Département de Seine-Saint-Denis, la Ville de Paris, le STIF, l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France, la Caisse des Dépôts d'Île-de-France, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France. La Charte doit permettre de renforcer l'attractivité du territoire au sein de l'espace régional et d'améliorer le cadre de vie avec des espaces publics de qualité, une plus grande mixité des fonctions et une promotion de la mobilité durable. La Charte prévoit aussi la valorisation des quartiers situés à proximité des stations de métro, une meilleure accessibilité des stations et des actions en faveur de l'intermodalité. De nouveaux logements concourront à renforcer la mixité urbaine et sociale.
Cette logique de développement urbain sera étroitement articulée avec la mise en valeur du patrimoine architectural et paysager ainsi que la qualité des espaces publics dans les opérations d'aménagement.
Les quartiers sociaux actuellement isolés seront mieux intégrés à la ville à la fois par le métro mais aussi par les projets qui émergent ou qui vont naître de la dynamique territoriale enclenchée par l'arrivée du métro.

Mailler le territoire

Le prolongement de la ligne 11 va mailler les autres lignes et modes de transports lourds.

RER E **La correspondance avec le RER E** offre un accès aux quartiers d'affaires parisiens, à la Défense ou à Marne-la-Vallée via une correspondance avec le RER A, à la Plaine Saint-Denis et à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle via le RER B.

Le prolongement du RER E à l'ouest vers le quartier de la Défense puis Mantes-la-Jolie est inscrit au Contrat de Projets État-Région 2007-2013 et au Plan de Mobilisation de la Région Île-de-France. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2020.

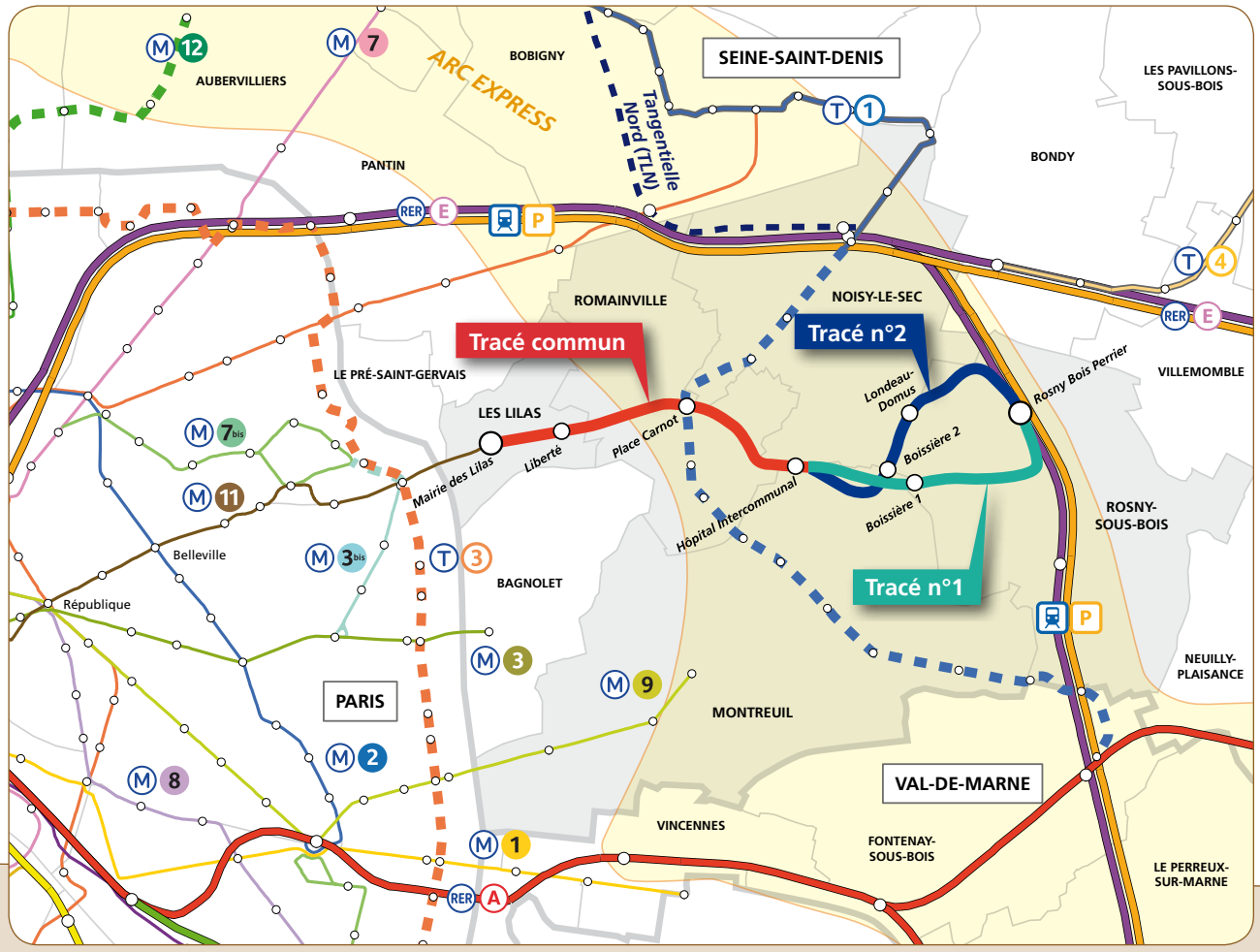
T1 Outre les pôles administratifs et d'emploi de Bobigny et Saint-Denis, **la correspondance avec le tramway T1** prolongé permettra de rejoindre directement depuis la place Carnot le secteur d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers (prolongement en travaux) ou celui de Val-de-Fontenay (prolongement programmé pour 2017).

T3 **Le prolongement du tramway T3** offrira aux usagers de la ligne 11 la possibilité de se rendre à la Porte de Vincennes ou à la Porte de la Chapelle. Le prolongement à l'est de T3 devrait être mis en service à la fin 2012. Une extension jusqu'à Porte d'Asnières est à l'étude.

TLN **Le projet de liaison rapide en rocade nord de l'Île-de-France** sera en correspondance avec le RER E et le tramway T1. Sa mise en service progressive est prévue en 2014 pour la phase 1 entre Epinay et Le Bourget, puis en 2016 pour les prolongements entre Epinay - Sartrouville et Le Bourget - Noisy-le-Sec.

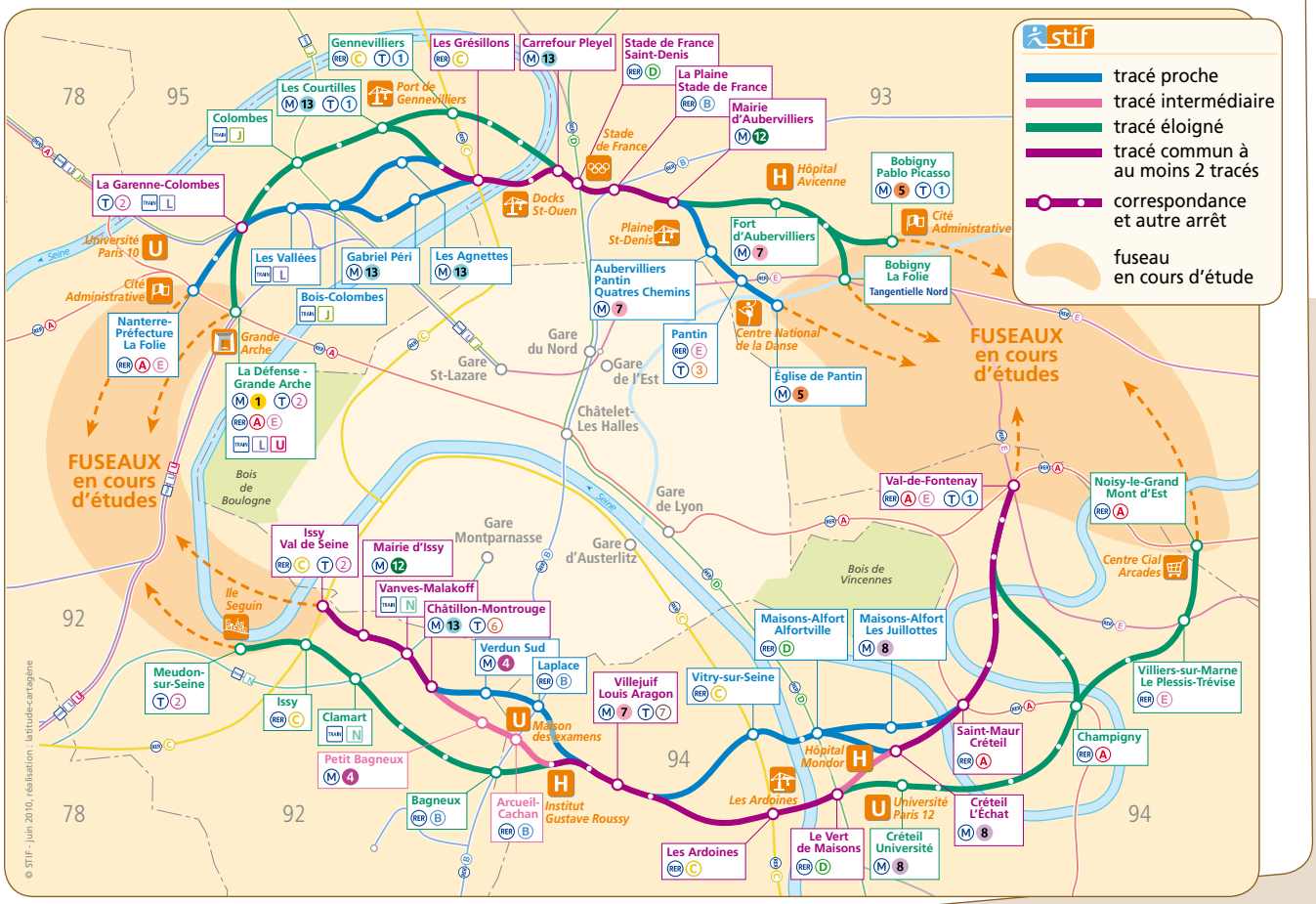
M12 **Le prolongement de la ligne 12 jusqu'à Mairie d'Aubervilliers** est prévue en 2012 (dans sa première partie à la station Proudhon-Gardinoux). Il permettra d'améliorer la desserte du nord-est parisien.

Articulation du prolongement avec les autres projets de transport sur l'aire d'étude



Arc Express est un projet de **métro automatique de rocade, principalement souterrain et situé en proche couronne**. Grâce aux correspondances proposées avec les lignes de transport en commun existantes ou en projet (Transiliens, RER, métros et tramways), Arc Express améliorera la desserte en transports collectifs de tous les Franciliens, quel que soit leur trajet depuis ou vers la petite et la grande couronne. En outre, il facilitera les déplacements en zone dense, sans avoir à passer par Paris. Il constitue également un projet d'aménagement du territoire dans la mesure où il desservira les grands pôles économiques et d'habitat existants et en développement de la petite couronne. Les arcs sud et nord ont été définis comme prioritaires au regard des besoins de déplacements, de l'offre de transport proposée et des enjeux du territoire qu'ils traversent. Ils seront réalisés en priorité, avec une première mise en service envisagée pour 2017. Les études sur les arcs est et ouest sont en cours afin de déterminer les différents fuseaux possibles et boucler ainsi la rocade Arc Express. Au stade actuel des réflexions, une correspondance entre la ligne 11 prolongée et le futur tracé est d'Arc Express est envisageable.

Métro Arc Express et le Plan de mobilisation : tracés et correspondances proposés





SYNTHÈSE

La ligne 11 accueille chaque jour 227 000 personnes entre 6h et 21h. Sur ce trajet, de nombreuses correspondances avec les lignes de métro et RER sont possibles. Le prolongement de cette ligne doit permettre de renforcer la desserte et l'accessibilité du territoire dépourvu de ligne structurante. Le prolongement de la ligne 11 comme celui du tramway T1 serait aussi l'occasion de mailler le réseau de transports en commun pour répondre aux besoins de demain dans une logique de mobilité durable. Ce sera aussi un vecteur d'accompagnement du territoire dans son développement. Pour répondre à ces enjeux territoriaux, les communes, le STIF, la Région, le Département ainsi que d'autres acteurs se sont engagés dans la Charte pour un territoire durable.



Partie 4

Le prolongement de la ligne 11 : les tracés et les stations

4.1 LE PROJET

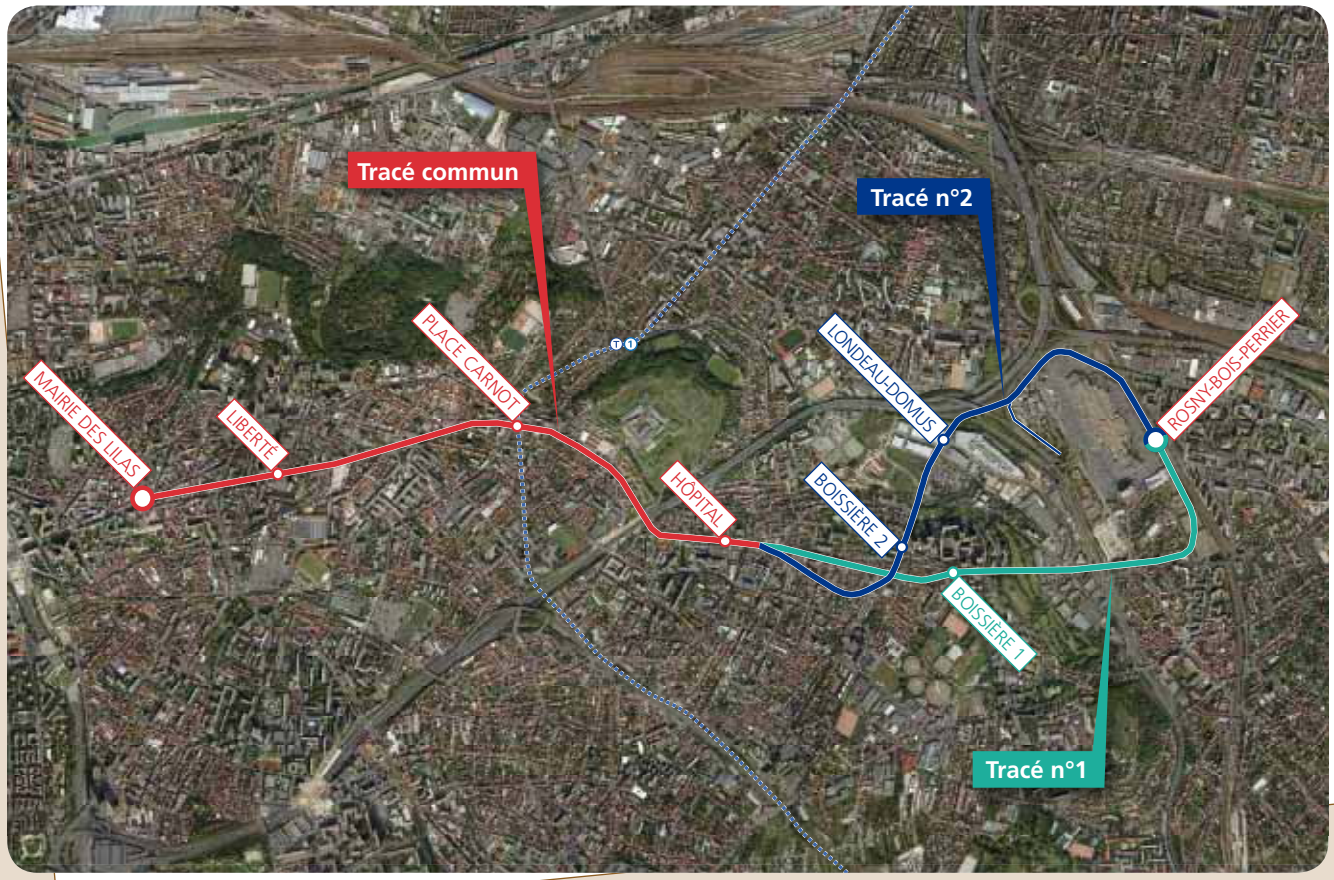
Le prolongement de la ligne 11 envisagé relie la station Mairie des Lilas et la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier. Cette extension d'environ 6 kilomètres dessert les communes des Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois.

Deux tracés sont à l'étude. Le **tracé 1** est entièrement souterrain et comporte 5 stations. Le **tracé 2** comporte six stations et une partie en viaduc. Les deux tracés ont une longueur similaire et portent la ligne 11 à 12 kilomètres. Le prolongement de la ligne 11 pourra être réalisé en une ou deux étapes (par exemple une première phase de la station Mairie des Lilas à la station Hôpital* et une seconde phase de la station Hôpital* au terminus Rosny-Bois-Perrier*).

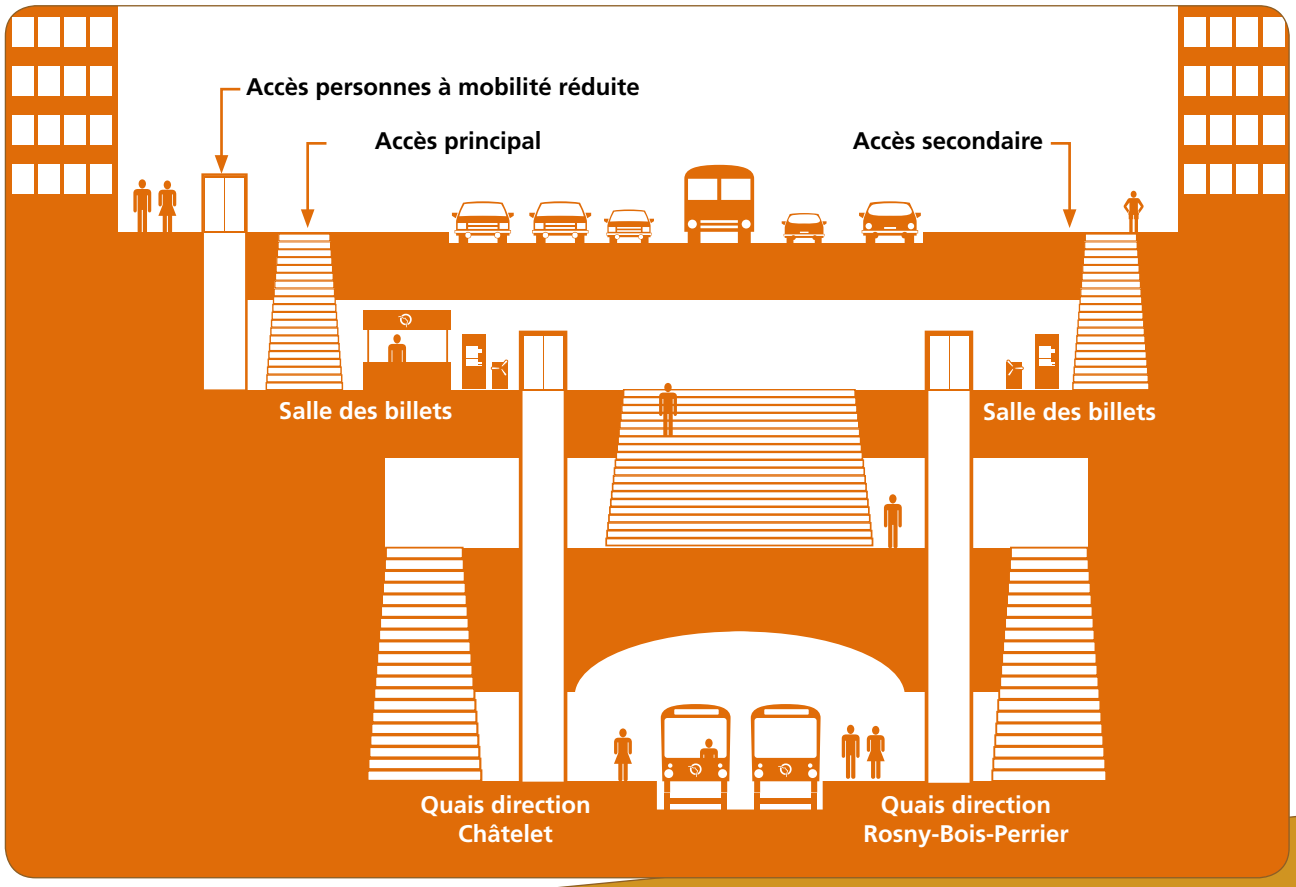
Quel que soit le tracé, un nouvel atelier est à construire.
Les stations et leur insertion ont fait l'objet d'une première étude technique, des études complémentaires seront réalisées une fois le tracé choisi. Toutes les nouvelles stations seront entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite et bénéficieront de deux entrées indépendantes.

** Les noms des stations sont donnés à titre indicatif et ne sont pas définitifs.*

Le prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier



Principe de fonctionnement des futures stations



L'organisation d'une station

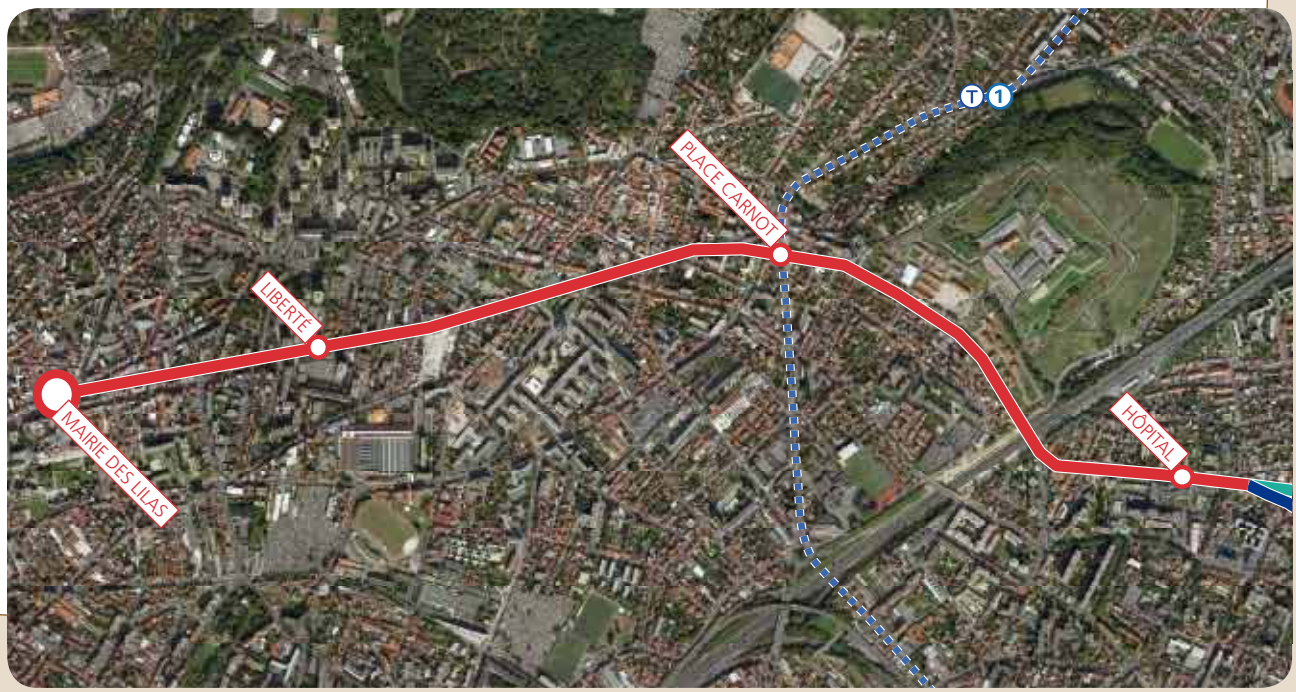
Les stations sont en général organisées de la même façon. On y accède par un accès principal ou un accès secondaire. Un espace est prévu pour acheter ses titres de transport : la salle des billets. À partir de cette salle, les voyageurs accèdent à une mezzanine qui permet de choisir sa direction. Des locaux techniques et d'exploitation sont implantés dans les stations pour permettre le bon fonctionnement de la station et de la ligne.
Les personnes à mobilité réduite pourront accéder aux différentes parties des stations par des ascenseurs situés le plus souvent près de l'accès principal.
Des escaliers mécaniques et des escaliers fixes permettent de circuler dans la station.
L'insertion urbaine et paysagère de chaque station sera étudiée plus précisément ultérieurement.

Autour de chaque station, les centralités seront renforcées ou créées. Elles permettront de diversifier le tissu urbain et apporteront plus d'attractivité et de services aux abords directs des stations.

4.2 DE MAIRIE DES LILAS À HÔPITAL

Le tracé entre Mairie des Lilas et Hôpital est commun aux deux tracés. Sur cette portion, 3 stations seront créées : Liberté, Place Carnot et Hôpital.

Le prolongement de la ligne 11 : tracé commun



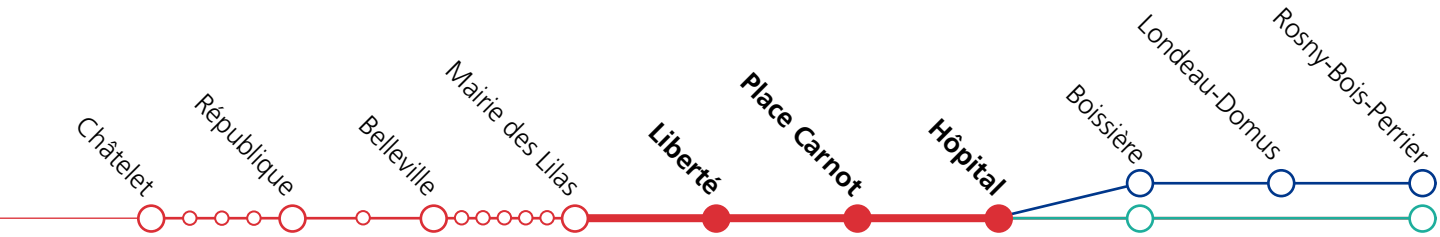
La station Liberté

La station Liberté sera située sur la limite communale entre Les Lilas et Romainville, sous le boulevard du Général Leclerc. Cette station va desservir des quartiers comme le quartier des Sentes ou le quartier Cachin. Elle va également renforcer l'accessibilité des lycées Paul Robert et Liberté, des commerces et d'un pôle santé.

L'accès à la station se fera par deux entrées situées sur le boulevard du Général Leclerc.



Étude d'implantation de la station



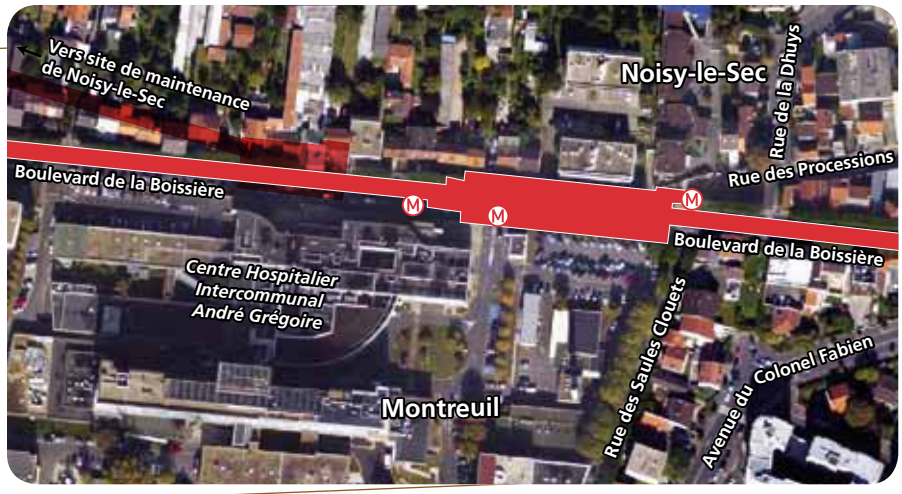
La station Place Carnot

La station Place Carnot irriguera une centralité majeure à l'échelle intercommunale accueillant des commerces, le cinéma Trianon, l'École Nationale de Musique et l'Hôtel de Ville de Romainville.

C'est sur cette place qu'aura lieu la correspondance entre la ligne 11 et le tramway T1. Il sera alors possible depuis la ligne 11 d'emprunter le T1 pour se rendre à Saint-Denis en passant par Bobigny ou à Val-de-Fontenay. La station et la correspondance seront aménagées en tenant compte de l'enjeu de maillage du réseau de transport en commun.



Étude d'implantation de la station



Étude d'implantation de la station

La station Hôpital

Le Centre Hospitalier Intercommunal est insuffisamment desservi par les transports en commun lourds. Pour cela, il est envisagé d'implanter la station Hôpital sous le Boulevard de la Boissière à la limite communale entre Montreuil et Noisy-le-Sec, à proximité de l'entrée nord du CHI.

Une variante de la station Hôpital

Une variante de la station Hôpital avait été envisagée au sud du Centre Hospitalier Intercommunal lors des études de 2004. Le projet de restructuration du CHI prévoyait alors une entrée principale de ce côté, avenue du Docteur Fernand Lamaze. Aujourd'hui, les projets d'extension du CHI confirment que l'entrée principale se fera au nord. Cette station implantée au nord-est donc plus en adéquation avec les aménagements futurs du pôle hospitalier. Une attention particulière sera portée aux accès piétonniers entre la station Hôpital et les résidences de l'avenue du Docteur Fernand Lamaze.

4.3 DE HÔPITAL À ROSNY-BOIS-PERRIER

Dans la continuité du tracé commun, le tracé 1 se poursuit avec deux stations supplémentaires, Boissière et Rosny-Bois-Perrier. Le tracé 2 s'oriente progressivement vers le nord avec l'implantation d'une troisième station : Londeau-Domus. La station Boissière est localisée de manière différente sur chaque tracé. Les deux tracés se terminent à la station Rosny-Bois-Perrier en créant une correspondance avec le RER E.

A. LE TRACÉ 1

Après la station Hôpital, le tracé suit l'axe du boulevard de la Boissière, passe sous le golf puis se dirige vers Rosny-Bois-Perrier. Deux stations seront réalisées sur cette partie. La première dessert le quartier de la Boissière sur la limite communale entre Montreuil et Rosny-sous-Bois, la seconde est en correspondance avec la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier.



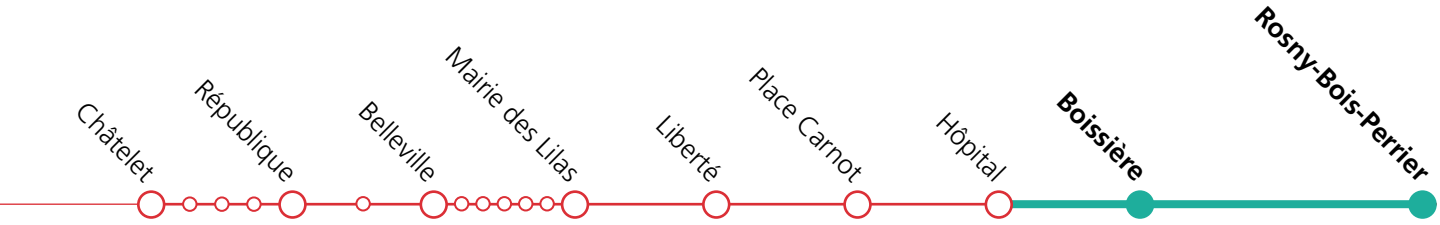
La station Boissière 1

La station Boissière 1 permet de desservir un secteur aujourd'hui enclavé, situé en limite du plateau et composé d'un quartier pavillonnaire, le grand ensemble de la Boissière à Rosny-sous-Bois, la Cité des Maillards, ainsi que l'important projet urbain développé par la mairie de Montreuil sur les terrains dits du SEDIF qui accueillent actuellement des réservoirs d'eau potable.

Concernant les accès, différentes possibilités sont envisagées entre la résidence Boissière et le boulevard de la Boissière.



Étude d'implantation de la station





Étude d'implantation de la station

La station Rosny-Bois-Perrier

La station Rosny-Bois-Perrier est implantée près de la rue Léon Blum entre la gare RER et le parc de stationnement du centre commercial Rosny 2. Elle permet à la fois de desservir ce centre commercial, le secteur résidentiel situé à l'est de la voie ferrée et le quartier Mermoz en cours de rénovation. En proposant des correspondances optimisées et le rabattement efficace des lignes de bus du secteur, le prolongement de la ligne 11 à la gare de Rosny-Bois-Perrier offrira l'opportunité de créer un pôle multimodal au cœur d'un réseau performant dans la continuité des travaux engagés dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le tunnelier



Le tracé 1 sera réalisé à l'aide d'un tunnelier. Cette méthode sera également employée pour une partie du tracé 2.
Pour le tracé 1, le puits de départ et la base travaux seraient implantés aux abords de la station Rosny-Bois-Perrier. Une surface de 5 000 m² serait nécessaire pour ces installations, soit environ la taille d'un terrain de football.
L'usage du tunnelier permet de creuser le terrain, d'évacuer les déblais et de mettre en place le soutènement. À titre d'exemple, le tunnelier servant pour le prolongement de la ligne 12, réalise 10 mètres de tunnel par jour en moyenne. Une fois le tunnel construit, le tunnelier est démonté pour être évacué.
Le tunnelier permet de réaliser le creusement de la ligne en limitant les impacts en surface sur la vie des habitants, des commerçants et sur la circulation automobile. Le creusement en souterrain permet de limiter le bruit des travaux. L'évacuation des déblais est centralisée ce qui permet, lorsque cela est possible, d'avoir recours à des solutions d'évacuations plus respectueuses de l'environnement.

B. LE TRACÉ 2

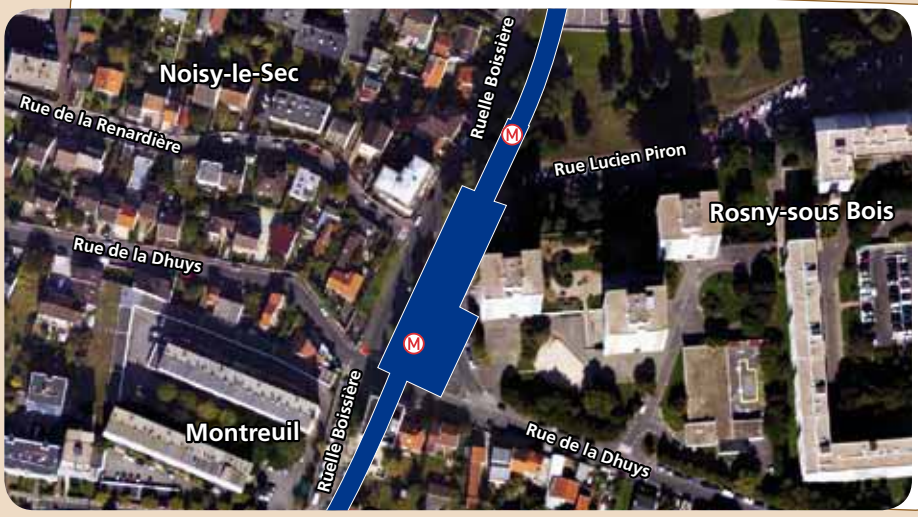
Le tracé 2 s'écarte du boulevard de la Boissière pour suivre un itinéraire plus au nord. Cela offre la possibilité d'implanter une station supplémentaire à proximité du centre commercial Domus et du quartier du Londeau. La localisation de la station Boissière est déplacée de 200 mètres par rapport au tracé 1.
Les contraintes du relief (plateau de Romainville et ses coteaux) nécessitent la réalisation d'une partie du tracé en aérien, sous la forme d'un viaduc.



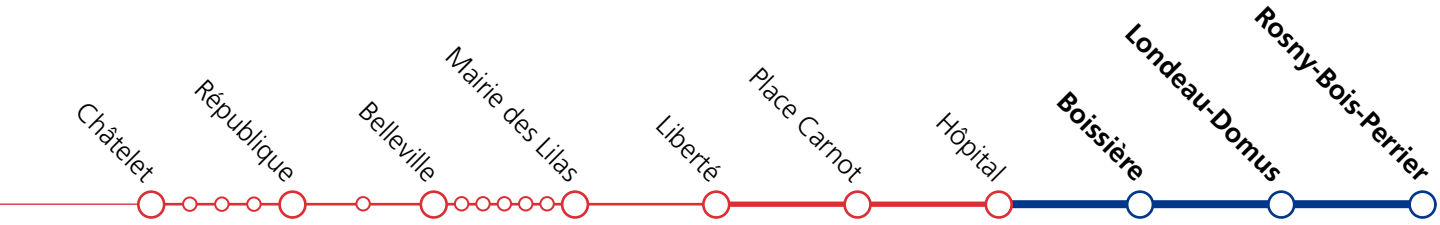
La station Boissière 2

La station Boissière 2 est implantée sur la commune de Rosny-sous-Bois, en limite communale avec Montreuil et Noisy-le-Sec. Elle est située sur le coteau parallèlement à la ruelle Boissière.

Cette implantation, légèrement décalée vers l'ouest permet d'assurer une desserte quasi identique à celle de la station du tracé 1.



Étude d'implantation de la station





Étude d'implantation de la station

La station Londeau-Domus

La station Londeau-Domus serait une station aérienne, localisée le long du chemin de la ruelle Boissière en limite communale de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois, au pied du centre commercial Domus.

Cette station spécifique au tracé 2 serait proche du quartier du Londeau en opération ANRU et participerait à son désenclavement. Cette station desservirait par ailleurs deux lycées (Théodore Monod et Olympes de Gouges) et les opérations des ZAC des Guillaumes, de la Saussaie-Beauclair et Gabriel Péri. Cette station supplémentaire connecterait des grands générateurs de trafic et des secteurs en développement supplémentaires par rapport au tracé 1. Elle devrait également soulager une partie des problèmes de circulation routière liée au développement de Domus.

Le viaduc

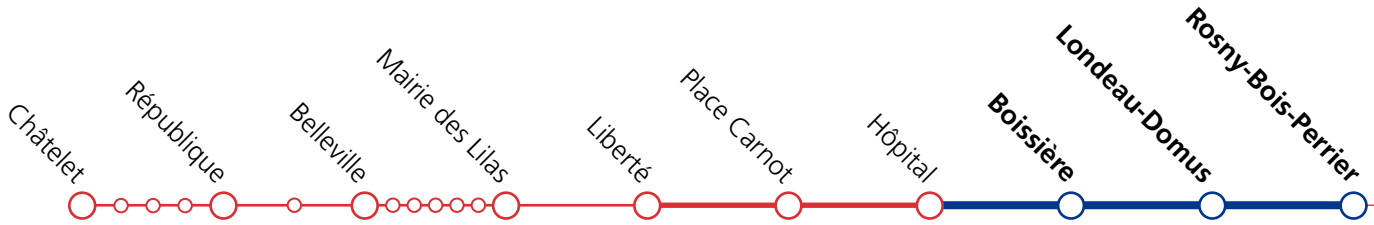
Le viaduc envisagé est long de 580 mètres et permet le franchissement du dénivellé marquant la fin du plateau, dont la pente très importante entre la station de la Boissière, en rebord du plateau, et Domus situé au pied du coteau.

La pente acceptable pour la circulation du métro est limitée (de l'ordre de 4 %). Il est donc nécessaire d'avoir une émergence sous la forme d'un viaduc pour adoucir le relief et rendre la circulation du métro possible. Cela permet également de positionner la station Boissière 2 à une profondeur faible et de la rendre facilement accessible depuis la surface.

Il n'est pas envisageable de passer en souterrain de Boissière 2 à Domus. Afin de maintenir une pente acceptable pour le métro, il faudrait que le tracé et la station Boissière 2 soient réalisés de manière très profonde (35 mètres) ce qui rendrait l'accès des quais difficile depuis la surface, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Les coûts de réalisation et d'exploitation seraient également nettement plus élevés. La profondeur de la station Boissière 2 et du tunnel de circulation du métro engendrerait des problèmes de sécurité et d'évacuation.

Le viaduc émergerait en dessous du boulevard Gabriel Péri et de la ruelle Boissière. À l'intersection des axes de circulation routière, il doit respecter un gabarit permettant le passage des véhicules routiers ainsi que la circulation des piétons. Au niveau de la station Domus, les quais seraient situés à une hauteur de 9,30 mètres. La largeur du viaduc serait de 7,40 mètres. Des gardes-corps seraient disposés le long de l'ouvrage, ils peuvent également faire office de protections phoniques.

Si le tracé 2 était retenu avec son viaduc, son insertion serait réfléchie avec soin sur le plan des accès, de l'esthétique et de l'acoustique.



La station Rosny-Bois-Perrier

La station Rosny-Bois-Perrier est localisée au même emplacement que dans le tracé 1 et offre donc les mêmes opportunités de desserte (centre commercial, cinéma UGC, secteur résidentiel, opération ANRU Mermoz…) et de correspondances (réseau de bus et RER E).



Etude d'implantation de la station.

Un 3e tracé non retenu

Un 3e tracé desservant la gare RER E Rosny-sous-Bois avait été envisagé au début des études ayant abouti au DOCP. Cependant, il n'a pas été retenu pour plusieurs raisons :

- la desserte de la gare Rosny-Bois-Perrier offre le même maillage avec le RER E que la gare Rosny-sous-Bois (même nombre de trains, même amplitude horaire). De plus, l'offre de transport de la gare Rosny-Bois-Perrier est complétée par une gare routière qui permet des correspondances plus nombreuses avec le réseau de bus ;
- la création d'une station de métro à proximité de la gare de Rosny-sous-Bois est très complexe dans ce secteur dense, du fait du très faible espace disponible pour le chantier ;
- l'arrivée du métro va également augmenter la fréquentation du réseau bus. L'espace urbain contraint les possibilités de réaliser des rabattements bus pour créer un pôle d'échanges multimodal et garantir des conditions d'exploitations de qualité pour les usagers ;
- de nombreux équipements d'échelle régionale se trouvent sur le secteur de Rosny-Bois-Perrier. Le potentiel de développement urbain est très important sur cette zone : de nombreux projets de commerces, d'habitations et de bureaux sont en cours de réalisation ou à l'étude.

Les deux techniques constructives



Puits de descente du tunnelier sur le prolongement de la ligne 12 en cours de travaux

- Pour la réalisation du prolongement du tracé 2, le tunnelier sera utilisé depuis la station Boissière 2 jusqu'à Mairie des Lilas. La base travaux sera alors implantée près de l'avenue Gabriel Péri entre la station Boissière 2 et l'émergence du viaduc.

- Dans le cas du tracé 2, le tronçon suivant sera réalisé en viaduc en raison de la topographie du site.

De la station Londeau - Domus au terminus Rosny-Bois-Perrier, une autre méthode de construction dite traditionnelle sera utilisée. Elle consiste à créer des puits de chantier ou des tranchées couvertes et à creuser à l'aide d'engins mécanisés. Il faut ensuite effectuer des traitements du terrain puis réaliser le génie civil du tunnel.

4.4 LA RÉALISATION DU PROLONGEMENT

Pour étaler les dépenses dans le temps et en fonction des capacités financières des partenaires du projet, le prolongement de la ligne 11 pourrait être phasé.

Le prolongement pourrait être dans un premier temps effectif jusqu'à la station Place Carnot ou jusqu'à la station Hôpital, puis le prolongement ira jusqu'au terminus Rosny-Bois-Perrier.

Le phasage jusqu'à Hôpital permettrait de desservir deux équipements majeurs (base de loisirs et Hôpital), des secteurs d'habitat denses, de nombreux projets urbains et d'assurer la correspondance avec le tramway T1.

Ce phasage à Hôpital permettrait de desservir 39 000 habitants et emplois supplémentaires par rapport à la ligne 11 actuelle. Un prolongement plus réduit jusqu'à la station Place Carnot concernerait 26 000 habitants et emplois supplémentaires mais maintiendrait la correspondance avec le tramway T1.

Dans les deux cas, le nombre d'usagers de la ligne actuelle à l'heure de pointe augmentera de manière importante : +21% pour un phasage à Hôpital et +17% pour la station Place Carnot. Le phasage a des conséquences sur l'emplacement de l'atelier de maintenance de la ligne 11 en raison des contraintes liées au système de transport.



4.5 L'ATELIER DE MAINTENANCE

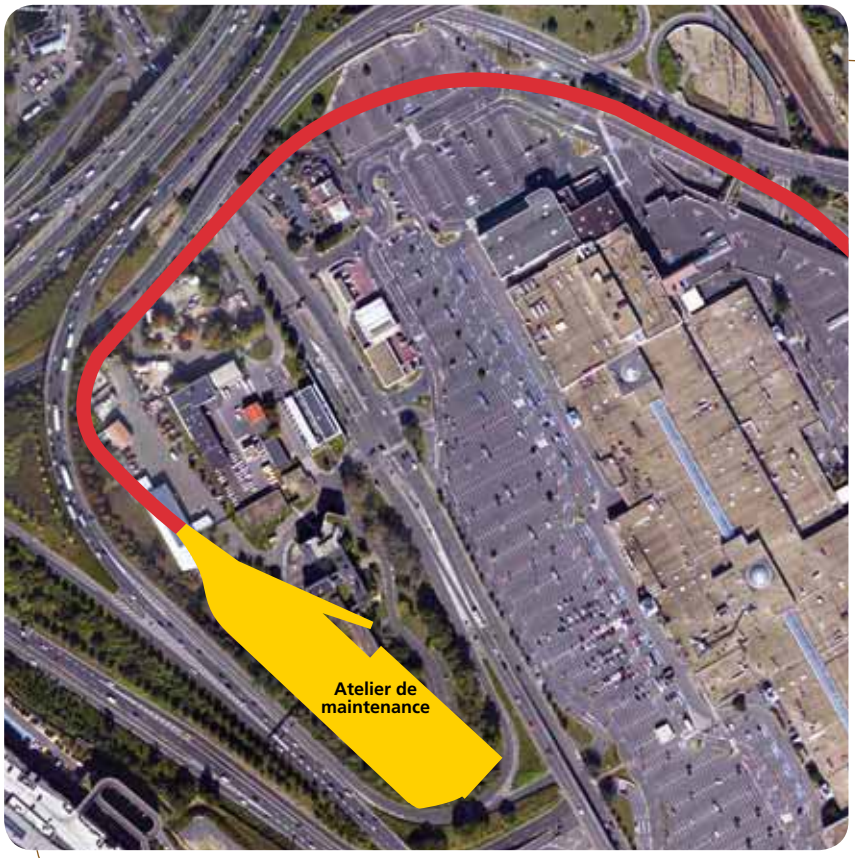
Situé sur le prolongement de la ligne 11, l'actuel atelier des Lilas ne peut pas être conservé. Il est trop exigu et trop éloigné de l'extrémité du prolongement pour envisager de le conserver.
Parmi les implantations envisagées lors de l'étude, deux sites apparaissent plus adaptés d'un point de vue technique pour la création du site de maintenance de la ligne 11 : l'un à Rosny-sous-Bois et le second à Noisy-le-Sec.

L'atelier de maintenance sert aux opérations courantes d'entretien des métros ainsi qu'aux réparations nécessaires au bon fonctionnement du matériel. Il peut permettre également de remiser le matériel roulant la nuit.
Il doit être situé à proximité du terminus afin de simplifier l'exploitation de la ligne et ainsi ne pas pénaliser sa régularité. La position du site est contrainte par le foncier disponible dans l'environnement proche du tracé.

A. LE SITE DE ROSNY-SOUS-BOIS

L'atelier de maintenance prévu à Rosny-sous-Bois se situe avenue Général de Gaulle accolé à l'échangeur autoroutier A3/A86.
Actuellement ce terrain est occupé par les services de l'Équipement et du Département de Seine-Saint-Denis mais il a été réservé dans les documents d'urbanisme de Rosny-sous-Bois.
Ce centre de maintenance s'étendrait sur une surface d'environ 15 000 m² et contiendrait également un espace pour le remisage des rames. Il est possible d'intégrer la construction de cet atelier à une opération immobilière plus complexe intégrant des bureaux.

Cette implantation est compatible avec les deux tracés. Elle nécessite un prolongement réalisé en une seule phase de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier.
Si un phasage est réalisé, un atelier devra être construit sur le site de Noisy-le-Sec dès la première phase.



B. LE SITE DE NOISY-LE-SEC

L'atelier de maintenance de Noisy-le-Sec se situerait sur un talus entre le boulevard Roger Salengro et l'autoroute A3, au nord-est du pont de l'avenue Pierre Kerautret. L'emprise envisagée utiliserait le talus de l'autoroute et quelques parcelles privées.
L'atelier se développerait sur 11 000 m². L'aménagement paysager est à étudier de façon plus précise pour une meilleure intégration environnementale. L'implantation de cet atelier est compatible avec un phasage jusqu'aux stations Place Carnot ou Hôpital. Depuis la station Hôpital, il serait nécessaire de creuser un tunnel de raccordement de 400 mètres passant sous l'autoroute. Ce tunnel de raccordement est également envisageable pour relier l'atelier à la place Carnot.
L'atelier de Noisy-le-Sec n'est pas optimum avec le terminus à Rosny-Bois-Perrier.
Si le prolongement est phasé, le site de maintenance sera implanté à Noisy-le-Sec puis partiellement déplacé à Rosny-Bois-Perrier une fois le prolongement totalement réalisé.



Une implantation à Montreuil non privilégiée

Une autre implantation de l'atelier de maintenance a été envisagée à Montreuil. En raison de son éloignement par rapport au tracé de la ligne (nécessité de construction d'un long tunnel de raccordement, environ 1 000 mètres) et des enjeux forts d'insertion urbaine (environnement urbain compact, difficultés d'accès pour la livraison des rames), il n'a pas été privilégié.

Comparaison des deux sites pour l'atelier de maintenance

	Noisy-le-Sec		Rosny-sous-Bois	
Compatibilité avec les variantes	Compatible avec toutes les variantes (peu d'intérêt si le prolongement n'est pas phasé)	+	Incompatible avec un phasage	-
Insertion urbaine	Aménagement paysager possible (site partiellement enterré du fait du dénivelé)	=	Aménagement paysager possible (étude à mener de façon plus précise)	=
Valorisation du site	Emplacement peu propice sans couverture de l'autoroute	-	Possibilité de construire des immeubles (étude à mener de façon plus précise)	+
Exploitation	Éloigné du terminus	-	En terminus	+



SYNTHÈSE

Deux tracés sont envisagés pour le prolongement de la ligne 11 : après un tracé commun entre Mairie des Lilas et la station Hôpital, 2 itinéraires sont possibles jusqu'au RER E Rosny-Bois-Perrier :

- Le tracé 1 avec 5 stations est entièrement souterrain.
- Le tracé 2 avec 6 stations comprend aussi un viaduc de 580 mètres et permet de desservir le secteur enclavé du Londeau-Domus.

Les stations permettront de renforcer les centralités existantes et d'accompagner au mieux un développement urbain visant la mixité sociale et fonctionnelle. Les projets d'aménagement aux abords des stations devront être précisés au-delà des enjeux fonctionnels par une approche plus urbaine et paysagère. Toutes les stations seront équipées d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.

Un atelier de maintenance devra être construit à Rosny-Bois-Perrier ou à Noisy-le-Sec.



Partie 5
Les effets majeurs du prolongement sur le territoire et la ligne existante

5.1 LES CONSÉQUENCES DU PROJET SUR LE TERRITOIRE ET L'ENVIRONNEMENT

Le prolongement de la ligne 11 va avoir de multiples effets sur le territoire en matière d'accessibilité et d'attractivité, de structuration du réseau de transports en commun (modes lourds et bus) d'environnement sonore, de cadre de vie, sur le foncier…



La ligne 11, nouvel axe de transport en commun structurant

La ligne 11 prolongée créera un lien nouveau entre les différents modes de transport : le tramway T1, le RER E, et le réseau de bus. La ligne 11 bénéficiera également de l'arrivée du T3 actuellement en travaux. L'effet réseau ainsi obtenu rendra le territoire accessible beaucoup plus rapidement depuis tous les points de la métropole (Paris, Bobigny, Val-de-Fontenay, l'ouest parisien…).

La création de ce maillage se traduira aussi par l'aménagement de pôles de transport où des correspondances entre différents modes de transport (tramway, métro, RER, bus, vélo, éventuellement des parcs relais…) seront possibles.

Une restructuration du réseau de bus

Le prolongement de la ligne 11 du métro s'accompagnera d'une restructuration du réseau de bus. La réorganisation permettra l'optimisation du rabattement vers les points de correspondance principaux des modes lourds.

Elle doit également permettre de mieux desservir des zones aujourd'hui peu accessibles. Les changements des parcours de bus tiendront compte de la correspondance avec le tramway T1 et la ligne 11. Cette restructuration du réseau devra aussi éviter les doublons avec les tracés des transports lourds. Place Carnot et la gare RER E Rosny-Bois-Perrier seront les deux stations majeures de correspondance.



Un gain considérable en confort et en temps

Le prolongement de la ligne 11 permettra d'accéder dans un délai plus court au réseau structurant de transport en commun de la région tout en améliorant le confort des usagers durant leur trajet. L'arrivée du métro diminuera le trafic routier du secteur et la qualité de service du réseau de bus en sera améliorée.

Un parcours entre Rosny-Bois-Perrier et Belleville prendra 18 minutes avec la ligne 11 contre 31 minutes aujourd'hui. Le temps de voyage entre Mairie des Lilas et le CHI va diminuer de moitié. Il ne faudra plus que 20 minutes pour aller du CHI à la station République, contre une trentaine de minutes aujourd'hui.

TRAJET	**TRACÉ 1** EN MIN.	**TRACÉ 2** EN MIN.	**TEMPS DE PARCOURS ACTUEL EN HEURE DE POINTE DU MATIN** EN MIN.
Rosny-Bois-Perrier → Belleville	18′	20′	31′
Liberté → Arts et Métiers	13′	13′	26′
Boissière → Châtelet	22′	22′	50′
Londeau → Porte des Lilas		11′	32′
Carnot → République	15′	15′	26′
Hôpital → Hôtel de Ville	19′	19′	40′
Hôpital → Mairie des Lilas	6′	6′	15′
Rosny-Bois-Perrier → Carnot	7′	8′	19′
Londeau → Liberté		8′	24′
Boissière → Mairie des Lilas	8′	8′	23′

Source : *www.transport-idf.com*

Une accessibilité et une attractivité du territoire nettement améliorées

L'intégration du territoire dans un réseau de transport en commun efficace va améliorer l'attractivité du territoire pour les entreprises et favoriser le maintien et le développement de l'emploi. Il existe un fort enjeu local d'équilibre de l'emploi et de l'habitat. Un développement local durable est également un autre enjeu fort du territoire à conforter par le prolongement de la ligne 11.

Une infrastructure avec des impacts fonciers limités

Les stations et le tunnel envisagés pour le prolongement de la ligne 11 sont majoritairement situés sous des emprises publiques.

Des terrains ont également été identifiés et préservés pour permettre l'implantation de l'atelier de maintenance. Il reste à trouver des emprises pour les postes d'alimentation électrique, qui seront implantés autant que possible sur le domaine public. Les emprises précises de ces installations électriques ne pourront se faire qu'une fois un tracé retenu.

Le métro : un impact favorable sur l'environnement

Un bilan carbone est une comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre. Un bilan carbone du prolongement de la ligne 11 a été effectué. Les gaz à effet de serre pris en compte pour calculer la variation viennent de deux origines :

- la baisse du trafic routier grâce au report vers la ligne 11 et les transports en commun en général ;
- les émissions de gaz à effet de serre liées à l'augmentation de la consommation d'électricité avec la mise en service du prolongement.

L'impact de la réorganisation du réseau de bus n'est pas pris en compte à ce stade.

Grâce au report modal de la voiture vers les transports en commun, on obtient une réduction significative des émissions. En se basant sur les valeurs de l'ADEME pour les véhicules routiers et ceux de la RATP sur le métro, on observe une baisse des émissions par an de l'ordre de 3 000 tonnes équivalent CO_2 et cela, pour les deux tracés dès la mise en service. Le tracé 2 par Londeau-Domus se montre légèrement plus performant que le tracé 1 (150 tonnes de CO_2 supplémentaires économisées).

Pollution atmosphérique

Le métro fonctionne à l'électricité, il émet peu de polluants atmosphériques. Les émissions indirectes engendrées par la production d'énergie, les matières premières et le chantier de construction devront cependant être prises en compte dans les études d'impacts ultérieures.

Avec la mise en service du prolongement de la ligne 11, certains automobilistes vont se reporter sur les transports en commun et réduire leur usage de la voiture. De plus, la baisse du trafic automobile peut laisser envisager une circulation plus fluide et donc moins polluante.

Bruit

La réduction du nombre d'automobiles engendrera une diminution du bruit ambiant.

Le bruit lié au métro est limité. Il peut venir de la transmission des vibrations à travers le sol ou d'une propagation par l'air. Toutes les mesures seront prises pour limiter la pollution sonore, en les réduisant à la source ou via des protections phoniques en respectant les normes en vigueur.



5.2 LES ÉVOLUTIONS DE TRAFIC

En 2019, à l'heure de pointe du matin, le prolongement de la ligne 11 bénéficiera à 9 500 voyageurs supplémentaires et aux 26 500 voyageurs de la ligne actuelle.

Une augmentation de la fréquentation

Le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe du matin est l'interstation Goncourt/République en direction de Châtelet. En 2019, la mise en service du prolongement ferait passer la charge de 13 400 utilisateurs à 17 500 utilisateurs sur ce tronçon.

Si l'on s'intéresse à l'intégralité de la ligne y compris le prolongement, le trafic total à l'heure de pointe serait de 36 000 utilisateurs dont 11 000 utilisateurs sur le prolongement réalisé. Sur celui-ci, le tronçon le plus chargé serait Liberté/Mairie des Lilas en direction de Châtelet avec 7 100 utilisateurs à l'heure de pointe.

La hausse du trafic est due à la fois au report de la voiture vers les transports en commun et aussi à l'évolution de la population et de l'emploi.

Le maillage avec les autres modes de transport en commun (notamment avec le T1 et le RER E) vont contribuer à la hausse de la fréquentation.

Le maintien d'une exploitation de qualité

40 rames seront nécessaires pour exploiter la ligne de Rosny-Bois-Perrier à Châtelet. La fréquence actuelle sera conservée à hauteur de 105 secondes en heure de pointe.

Le prolongement sera l'occasion de mettre en service sur la ligne un matériel plus récent. Grâce à ce nouveau tronçon, les rames de la ligne 11 pourraient passer de 4 à 5 voitures. À fréquence égale, cela permettra aussi de répondre à l'augmentation du trafic liée au prolongement.

Les stations existantes

Compte-tenu de l'affluence supplémentaire engendrée par le prolongement, des travaux devront être réalisés sur certaines stations entre Mairie des Lilas et Châtelet. Leur objectif sera de maintenir la fluidité des cheminements des voyageurs dans celles-ci notamment grâce à la réalisation d'accès supplémentaires.

		LIGNE ACTUELLE	PROLONGEMENT AVEC LE TRACÉ 1	PROLONGEMENT AVEC LE TRACÉ 2
2019	Ensemble ligne	26 500	36 000	36 000
	Sur le prolongement	-	11 000	11 000
2030	Ensemble ligne	27 000	37 500	38 000
	Sur le prolongement	-	12 000	12 500

Trafic à l'heure de pointe du matin



SYNTHÈSE

Le prolongement de la ligne 11 structurera l'ensemble des transports en commun du territoire et desservira des quartiers aujourd'hui uniquement accessibles en bus et en voiture. En favorisant le report modal vers les transports en commun, il va ainsi contribuer à la diminution de la pollution, du bruit et améliorera fortement l'environnement des habitants du territoire.

Le réseau de bus sera réorganisé en fonction des nouvelles stations pour favoriser les échanges multimodaux. À l'horizon 2030, environ 38 000 personnes prendront le métro. La hausse de la fréquentation pourra être absorbée grâce au passage de 4 à 5 voitures des rames de métro.



Partie 6
Le coût, le financement et le calendrier : des études à la réalisation

6.1 LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11

Le prolongement de la ligne 11 est estimé à 820 millions d'euros pour l'infrastructure quel que soit le tracé auxquels s'ajoutent les coûts d'un nouveau matériel roulant pour 140 millions d'euros. La création de la station supplémentaire Londeau-Domus sur le tracé 2 est compensée par une station Boissière 2 moins profonde que la station Boissière 1 du tracé 1. De plus, la création du viaduc est moins onéreuse que la construction d'un tunnel.

En fonction des financements mobilisables, un phasage pourrait être réalisé à Hôpital ou à Place Carnot. Un phasage va engendrer pour les partenaires du projet des surcoûts appelés coûts frustratoires, dont le montant sera situé entre 75 et 200 millions d'euros environ selon les tracés et phasages envisagés.

Au stade actuel des études, le coût des travaux dans les stations existantes n'a pas été chiffré, mais une enveloppe de 100 millions d'euros est envisagée. Le montant nécessaire à l'adaptation de certaines stations de la ligne 11 sera établi plus précisément lors des phases ultérieures.

10 millions d'euros sont prévus dans le cadre du Contrat de Projets État/Région 2007-2013 pour le financement des études sur le prolongement.



6.2 L'ANALYSE MULTICRITÈRE

Comparaison des tracés

	Tracé 1		Tracé 2	
Mode de construction	Intégralement en tunnelier		Tunnelier, viaduc, méthode conventionnelle	
Nombre de stations	5		6	
Population + emplois desservis à 600 m	64 800 (47 700 habitants + 17 100 emplois)		71 500 (52 900 habitants + 18 600 emplois)	
Équipements desservis	• Centre Hospitalier Intercommunal • Centre commercial régional Rosny 2 • Le Trianon • Base de loisirs		• Centre Hospitalier Intercommunal • Centre commercial régional Rosny 2 • Le Trianon • Base de loisirs • Domus • Lycées du quartier du Londeau	
Gain de temps par usager	9 minutes par trajet le matin			
Report modal vers les transports en commun	11 %			
Maillage	RER E Tramway T1			
Trafic 2019 (à l'heure de pointe)	36 000			
Prolongement à Rosny en une seule phase	820 M€		820 M€	
Prolongement à Rosny en deux phases	De Mairie des Lilas à Hôpital	De Hôpital à Rosny-Bois-Perrier	De Mairie des Lilas à Hôpital	De Hôpital à Rosny-Bois-Perrier
	Phase 1 : 495 M€	Phase 2 : 400 M€	Phase 1 : 510 M€	Phase 2 : 390 M€
	Total : 895 M€		Total : 900 M€	

6.3 LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

Jusqu'en 2009
Études préalables

Les différentes études préalables déjà réalisées ont conduit à l'approbation du **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales** en 2009. Ce document de cadrage du projet a permis de présenter au Conseil du STIF, aux partenaires et aux élus l'opportunité de prolonger la ligne 11, les attentes, les besoins et les impacts de l'arrivée du métro sur le territoire.

VOUS ÊTES ICI

6 Sept. - 8 oct. 2010
Concertation

Le bilan de concertation servira de point d'appui aux prises de décisions du Conseil du STIF et des partenaires sur les orientations et suites à donner au projet. Le garant de la concertation donnera également son avis dans un rapport qu'il publiera sur les sites Internet de la Commission nationale du débat public et du STIF.

1er trimestre 2011
Bilan de la concertation

Début 2011
Études complémentaires
Schéma de principe

Si le projet se poursuit, des études complémentaires seront lancées pour réaliser un **schéma de principe**. C'est un document plus technique qui détaille le futur prolongement et répond aux questions laissées en suspend au stade du DOCP.

2011 - 2012
Dossier d'enquête publique
Enquête publique
Déclaration d'utilité publique

Lors de **l'enquête publique,** le public sera à nouveau amené à s'exprimer sur le projet. Une commission d'enquête veillera à ce que tous les points de vue soient pris en compte. Le dossier d'enquête publique et l'enquête sont indispensables pour obtenir une **déclaration d'utilité publique** nécessaire aux acquisitions foncières et à tous les travaux de grande ampleur modifiant le cadre de vie des habitants.

2012
Réalisation de l'avant projet

Ce document nécessite deux ans d'élaboration car il décrit de manière très précise le programme prévu pour le projet.

Fin 2013
Début des travaux

2019
Mise en service de la ligne

Travaux

La construction du prolongement de la ligne comprend des travaux préparatoires (déviation des réseaux souterrains…), la réalisation du tunnel, son équipement, la construction de l'atelier de maintenance et des stations, ainsi qu'une période de test du métro avant sa mise en service. Des informations plus précises sur les travaux et leur durée seront communiquées lors de l'enquête publique.
La construction du tunnel devrait avoir des effets limités sur la vie locale car elle est faite en souterrain grâce à sa réalisation à l'aide d'un tunnelier. La création des stations et le puits du tunnelier seront les principaux désagréments. Toutes les mesures seront prises pour limiter les effets indésirables des travaux. L'accès aux commerces, aux immeubles d'habitation et de bureaux sera assuré en permanence. Le chantier sera organisé pour maintenir au mieux la circulation automobile et les livraisons des commerçants.



SYNTHÈSE

Le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier est estimé à environ 820 millions d'euros (hors matériel roulant). Des coûts additionnels comme la mise aux normes des stations existantes devront également être pris en compte. Il est possible de réaliser le projet en deux phases en réalisant un premier tronçon jusqu'à Place Carnot ou Hôpital.

Entre la concertation et les travaux, de nombreuses étapes sont nécessaires pour la réalisation du prolongement. Des études complémentaires et différentes procédures déboucheront sur une déclaration d'utilité publique. Les riverains seront amenés à s'exprimer à nouveau sur le projet qui sera présenté de façon plus précise. Ensuite, un avant-projet sera élaboré. Il permettra d'établir une convention de financement de la phase travaux. Les travaux devraient débuter fin 2013 pour une mise en service à l'horizon 2019.

Glossaire

ANRU	L'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine met en œuvre le programme national de rénovation urbaine en approuvant des projets globaux qu'elle finance sur des fonds publics et privés.
Atelier de maintenance	Assure l'entretien courant du matériel roulant d'une ligne et, pour certains, la maintenance d'une série de rames ou de certains composants, en étant généralement situé à proximité d'un des terminus de chaque ligne.
Axe structurant	Axe de transport qui structure l'espace par une intégration des politiques de transport et d'aménagement du territoire.
Concertation préalable	A pour but d'informer et de recueillir les remarques et suggestions de tous, sur le contenu et les objectifs du projet.
CNDP	Commission nationale du débat public, elle veille au respect de la participation du public pour les grands projets d'aménagement ou d'équipement.
Congestion routière	Situation dans laquelle une augmentation du trafic de véhicules provoque un ralentissement global de celui-ci.
Coûts frustratoires	Frais supplémentaires qui peuvent être engagés lors de la réalisation d'un projet.
CPER	Contrat de Projets État-Région.
CPRD	Contrat Particulier Région-Département.
Désenclavement	Rompre l'isolement d'une zone géographique, d'un quartier en l'ouvrant aux échanges par la mise en service de voies de communication, ou de moyens de transport.
Desserte	Nombre et nature des arrêts dont bénéficie un site.
DOCP	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales.
DUP	Déclaration d'utilité publique. Acte administratif, pris par décret ou arrêté préfectoral, reconnaissant le caractère d'utilité publique d'une opération projetée par une personne publique ou pour son compte, après avoir recueilli l'avis de la population.
Enquête publique	L'enquête publique est une consultation du public sur un projet plus abouti. Elle vise à présenter le projet et ses impacts sur l'environnement ainsi que les mesures qui seront prises pour limiter les effets sur l'environnement.
Études préalables	Stade d'études en amont de la conception d'un projet au cours duquel l'opportunité de celui-ci est étudiée sur la base de premières grandes caractéristiques.
Fréquentation	Nombre de personnes qui montent dans les trains d'une ligne.
HQE	La Haute Qualité Environnementale est une démarche qui vise à limiter à court et à long terme les impacts environnementaux d'une opération de construction ou de réhabilitation.
Intermodalité	Utilisation successive de plusieurs modes de transports sur un même trajet.
Ligne radiale	Se dit d'un flux de circulation ou d'un système de transport organisé autour d'un point de croisement plus ou moins central de l'agglomération ou favorisant les circulations en ligne directe de ce centre vers la périphérie.
Maillage	Connexions entre les lignes de transport en commun de manière à constituer un réseau organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération.

Maître d'ouvrage	Le maître d'ouvrage d'un projet est la personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. Il doit s'assurer de la faisabilité, de l'opportunité du projet, et ensuite il doit en déterminer la localisation, définir le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et le processus de réalisation du projet. Ainsi, il détermine les objectifs de l'opération et les besoins que celle-ci doit satisfaire, avec les différentes contraintes relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage.
Opération de renouvellement urbain	L'objectif est de transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain. Le renouvellement urbain permet de reconquérir des terrains laissés en friche, de restructurer des quartiers d'habitat social, et de rétablir l'équilibre de la ville.
Petite couronne	Ensemble des départements limitrophes de Paris, c'est-à-dire les Hauts-de-Seine (92), la Seine-Saint-Denis (93), et le Val-de-Marne (94).
Phasage	Le phasage des travaux permet de réaliser un projet en plusieurs étapes en fonction de certaines contraintes (techniques, financières), tout en minimisant l'impact des travaux sur l'environnement extérieur.
Plan de mobilisation	La Région et ses partenaires, dont le STIF, ont lancé un Plan de mobilisation historique de plus de 18 milliards d'euros qui concerne l'ensemble du réseau francilien. Son objectif est de réaliser d'ici 2020 tous les projets indispensables au développement des transports en Île-de-France et répondre ainsi aux besoins des Franciliens à court, moyen et long terme.
PLU	Plan local d'urbanisme.
PMR	Personnes à mobilité réduite, ayant des difficultés pour se déplacer.
Pôle	Grand pôle regroupant plusieurs modes de transports et qui est ainsi un lieu privilégié de correspondances des voyageurs.
Requalification d'interconnexion	Action d'aménagement globale qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle.
Schéma de principe	Études techniques plus approfondies réalisées suite à la concertation.
SDRIF	Schéma directeur de la région Île-de-France qui définit une vision globale et sur les 25 ans à venir du territoire de l'Île-de-France.
SEDIF	Syndicat des eaux d'Île-de-France. Établissement public administratif qui gère le service de l'eau de 144 communes de la région parisienne.
STIF	Syndicat des Transports d'Île-de-France, il est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.
Tunnelier	Appareil/outil de génie civil servant à creuser des tunnels, travaillant de manière continue et à pleine section.
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens.
RER	Réseau Express Régional.
Viaduc	Grand pont qui permet à une route ou une voie ferrée de passer au-dessus d'une vallée.
ZAC	Zone d'aménagement concerté.

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Donnez votre avis

6 sept. > 8 oct. 2010











www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance — Liberté · Égalité · Fraternité, République Française — 94 Seine-Saint-Denis, le département — RATP — stif

Les + du projet

Un territoire + accessible et + attractif

Le prolongement de la ligne 11 proposera des correspondances performantes entre les différents modes de transports : le tramway T1, le RER E et le réseau de bus. Le territoire ainsi mis en réseau sera plus accessible, plus rapidement, depuis tous les points de la métropole (Paris, Bobigny, Val de Fontenay, l'ouest parisien…). La desserte de secteurs en développement permettra d'améliorer durablement son attractivité.

Un mode de transport + respectueux de l'environnement

Le métro fonctionne à l'électricité et émet peu de polluants atmosphériques. Le report modal contribuera à la qualité de vie des habitants en diminuant la pollution automobile et le bruit.

Des parcours + rapides et + confortables

Le prolongement de la ligne 11 permettra d'accéder dans un délai plus court au réseau structurant de transports en commun de la région tout en améliorant le confort des usagers durant leur transport. L'arrivée du métro diminuera le trafic routier du secteur et la qualité de service du réseau de bus en sera améliorée.

- **Boissière < > Châtelet : 22 min** (50 min aujourd'hui)
- **Place Carnot < > République : 19 min** (26 min actuellement)
- **Hôpital < > Mairie des Lilas : 6 min** (15 min actuellement)
- **Boissière < > Mairie des Lilas : 8 min** (23 min actuellement)

Le coût et le financement

Le coût du projet est estimé à 820 M€ HT pour les infrastructures et à 140 M€ HT pour le matériel roulant. En fonction des financements mobilisables, une réalisation en deux temps pourrait être envisagée aux stations Hôpital ou Place Carnot.
10 M€ HT sont prévus dans le cadre du Contrat de Projets État/Région 2007-2013 pour le financement des études sur le prolongement.

En bref...

Prolongée d'environ 6 km de son actuel terminus Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, la ligne 11 du métro reliera les communes des Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois.
Elle offrira des correspondances performantes avec le RER E, la ligne de tramway T1, le métro et le bus. Elle participera, ainsi, au développement d'un territoire en devenir qui accueille des projets à fort rayonnement. Sa mise en service est prévue pour 2019.
La concertation qui s'engage va permettre de vous informer et de donner votre avis sur le projet.

Le calendrier

- **2010** Concertation — VOUS ÊTES ICI
- **2011** Schéma de principe
- **2012** Enquête publique
- **Fin 2013** Démarrage prévisionnel des travaux
- **2019** Mise en service prévisionnelle

Les acteurs

> **Le STIF** (Syndicat des Transports d'Île-de-France) est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Île-de-France. Il décide des projets de développement des transports en commun, détermine l'offre de transport et la tarification.

> **La Région Île-de-France** investit chaque année près de 1,5 milliard d'euros dans l'organisation et l'amélioration des transports d'Île-de-France. Elle cofinance les études de prolongement de la ligne 11.

> **L'État** participe au développement des transports collectifs en Ile-de-France. Dans le cadre du Contrat de Projets Etat/ Région 2007-2013, l'État investit notamment dans les prolongements de lignes de métros. L'État cofinance les études du prolongement à l'est de la ligne 11 du métro.

> **Le Conseil général de la Seine-Saint-Denis** participe au développement, au bon fonctionnement et à l'amélioration des réseaux de transports en commun.

> **La RATP** est l'un des exploitants du réseau de transports publics d'Île-de-France. Elle a réalisé les études techniques et a estimé les coûts et délais de réalisation du projet.



Les tracés étudiés

>> Deux tracés sont étudiés. Le prolongement commence par un tracé commun entre les stations Mairie des Lilas et Hôpital puis se poursuit par deux hypothèses de passage entre les stations Hôpital et Rosny-Bois Perrier.

>> Le **tracé 1** comporte **5 stations.** Il est entièrement réalisé en tunnel.

>> Le **tracé 2** dispose **d'une station supplémentaire** par rapport au tracé 1. Il dessert le quartier du Londeau. Sa réalisation nécessite la création d'un viaduc entre la station Boissière et l'échangeur autoroutier A3/A86.

>> **Des correspondances** sont prévues à la station Place Carnot avec le **tramway T1** prolongé à Val de Fontenay ainsi qu'à Rosny-Bois-Perrier avec le **RER E.**

Chiffres clés

- **6** km de prolongement
- **1** métro toutes les **105** secondes en heure de pointe
- **11 000** voyageurs supplémentaires en heure de pointe
- **5** voitures par rame
- Large amplitude de service : **5 h 30 - 1 h 00** (étendue le vendredi et le samedi)

Un nouvel atelier pour la ligne 11

Exigu et situé sur le tracé du prolongement de la ligne 11, l'actuel atelier situé aux Lilas ne peut pas être conservé. Après études, deux sites ont été identifiés à Rosny-sous-Bois et à Noisy-le-Sec. Son intégration dans l'environnement fera l'objet d'une attention particulière.

M 11

Donnez votre avis

Concertation publique
6 sept. > 8 oct. 2010

Moment de dialogue et d'échanges, la concertation a pour objectifs d'informer et de recueillir les remarques et avis de tous sur le projet.
Elle se déroule sous l'égide d'un garant, désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), M. Jean-Pierre Tiffon. Personnalité indépendante, il est chargé de veiller à la libre expression des différentes opinions et à la qualité de l'information.

INFORMEZ-VOUS !

Pour tout savoir sur le projet, ses caractéristiques et ses avantages, des **expositions** seront proposées dans les mairies **des Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois.**

Des documents d'information (dossier de concertation et dépliant) seront également disponibles dans les mairies, les lieux d'exposition, lors des réunions publiques et des rencontres.

EXPRIMEZ-VOUS !

4 réunions publiques seront organisées au plus près des populations concernées.

>> **Rosny-sous-Bois / Noisy**
Mardi 7 sept. à 19 h
Domus
16, rue de Lisbonne

>> **Romainville**
Jeudi 16 sept. à 19 h
Le Trianon
71 Place Carnot

>> **Montreuil**
Mardi 21 sept. à 19 h
Gymnase Boissière
171, Bd Aristide Briand

>> **Rosny-sous-Bois**
Jeudi 7 oct. à 19 h
Salle Omnisport
Xxxxxx

3 rencontres sur les lieux de vie seront proposées en présence de l'équipe projet, à votre disposition pour répondre aux questions.

>> **Marché couvert des Lilas**
Mercredi 8 sept. - 9 h > 12 h

>> **Centre social du Londeau**
Lundi 27 sept. - 14 h 30 > 17 h
3, rue P. Verlaine - Noisy-le-Sec

>> **Marché Fabien - Montreuil**
Vendredi 1er oct. - 11 h > 14 h

Vous pouvez également exprimer votre avis sur le registre de concertation ouvert dans les mairies ou sur le site internet :
www.prolongementligne11est.fr
Contacter le garant :
garant_concertationligne11@stif.info

esprit public © crédits photos xxxxxx imprimeur et papier

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois











Du 6 septembre au 8 octobre 2010

Informez-vous et donnez votre avis sur le projet

4 réunions publiques

Réunions ouvertes à tous

- **ROSNY-SOUS-BOIS / NOISY-LE-SEC**
  Mardi 7 sept. à 19 h
  Centre commercial Domus - 16, rue de Lisbonne
- **ROMAINVILLE - Jeudi 16 sept. à 19 h**
  Le Trianon - 71, place Carnot
- **MONTREUIL - Mardi 21 sept. à 19 h**
  Gymnase Boissière - 171, bd Aristide Briand
- **ROSNY-SOUS-BOIS - Lundi 4 oct. à 19 h**
  Salle des fêtes de l'Hôtel de Ville - 20, rue Rochebrune

3 rencontres sur les lieux de vie

- **MARCHÉ COUVERT DES LILAS**
  Mercredi 8 sept. - 9 h > 12 h
- **CENTRE SOCIAL DU LONDEAU**
  Lundi 27 sept. - 14 h 30 > 17 h
  3, rue P. Verlaine - Noisy-le-Sec
- **MARCHÉ FABIEN - MONTREUIL**
  Vendredi 1er oct. - 11 h > 14 h

1 site internet

pour vous informer et déposer vos contributions
www.prolongementligne11est.fr

Des registres en mairies

Des expositions et des documents d'information

dans les mairies, lors des réunions publiques et des rencontres

esprit public © DREIF / J.M. Gobry, RATP, DR

ile de France — Liberté · Égalité · Fraternité République Française — Seine-Saint-Denis Le Département — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Concertation publique
6 sept. > 8 oct. – Donnez votre avis

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois



LE PROJET EN BREF

Prolongée d'environ 6 km de son actuel terminus Marie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, la ligne 11 du métro reliera les communes des Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois. Elle offrira des correspondances performantes avec le tramway T1, le RER E, le métro et le bus. Elle participera, ainsi, au développement d'un territoire en devenir qui accueille des projets à fort rayonnement. Sa mise en service est prévue pour 2019.

UN TERRITOIRE EN DÉVELOPPEMENT À STRUCTURER PAR UNE LIGNE FORTE

- Territoire dynamique sur les plans économique et démographique, le secteur est dépourvu de structures fortes de transports en commun malgré sa proximité avec Paris.
- La saturation du réseau routier perturbe le fonctionnement des lignes de bus. De nombreux équipements comme le Centre Hospitalier Intercommunal André Grégoire, le Trianon ou les centres commerciaux de Domus et de Rosny 2 sont aujourd'hui insuffisamment desservis.
- Certains quartiers sont isolés par les grands axes routiers notamment et doivent être désenclavés.
- Les projets de développement en cours ou à l'étude sur les communes du tracé (ZAC, opérations de renouvellement urbains...) vont permettre de créer de nouveaux emplois et entraîner l'arrivée de nouveaux habitants. Une croissance et une attractivité qui doivent être accompagnées par les transports en commun.



La ligne 11 aujourd'hui
La ligne 11 relie le centre de Paris (Châtelet) à la mairie des Lilas. D'une longueur de 6,3 kilomètres, elle dessert 13 stations et transporte, chaque jour, 227 000 voyageurs de 6 h à 21 h avec une fréquence d'exploitation de 1 min 45 en heure de pointe. Elle offre de nombreuses correspondances avec le RER et le métro.

Les tracés étudiés

>> Deux tracés sont étudiés. D'abord, un **tracé commun** entre les stations Mairie des Lilas et Hôpital puis deux hypothèses de passage entre les stations Hôpital et Rosny-Bois Perrier.

>> Le **tracé 1** comporte **5 stations.** Il est entièrement réalisé en tunnel.

>> Le **tracé 2** dessert le quartier du Londeau et dispose d'une station supplémentaire par rapport au tracé 1. Sa réalisation nécessite la création d'un viaduc entre la station Boissière et l'échangeur autoroutier A3/A86.

>> **Des correspondances** sont prévues à la station Place Carnot avec le **tramway T1** prolongé à Val de Fontenay ainsi qu'à Rosny-Bois-Perrier avec le **RER E**.

Prolongementligne11est.fr

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Concertation publique
6 sept. > 8 oct. – Donnez votre avis

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois



LES OBJECTIFS ET LES BÉNÉFICES

En structurant l'ensemble des transports en commun du territoire, le projet permettra d'améliorer efficacement la desserte des quartiers et de renforcer leur attractivité. Le report modal contribuera à la diminution de la pollution, du bruit et une amélioration de la qualité de vie des habitants.

UN TERRITOIRE + ACCESSIBLE ET + ATTRACTIF

- **En prise directe avec l'Île-de-France** La ligne 11 prolongée créera un lien nouveau entre les différents modes de transports : le tramway T1, le RER E et le réseau de bus. L'effet réseau ainsi obtenu rendra le territoire accessible beaucoup plus rapidement depuis tous les points de la métropole (Paris, Bobigny, Val de Fontenay, l'ouest parisien…). Certaines zones aujourd'hui peu accessibles seront également mieux desservies.

- **Des correspondances efficaces et des rabattements optimisés.** La création de ce maillage se traduira aussi par l'aménagement de pôles de transports où des correspondances multi modes (tramway, métro, RER, bus, vélo…) seront possibles. Les changements des parcours de bus tiendront compte des interconnexions avec le tramway T1 et la ligne 11. Elles favoriseront également les rabattements vers les stations de métro.

- **Une attractivité renforcée.** L'intégration du territoire dans un réseau de transport en commun efficace va améliorer durablement l'attractivité du territoire pour les entreprises, favoriser le maintien et le développement de l'emploi ainsi que l'arrivée de nouvelles populations.

DES PARCOURS + RAPIDES ET + CONFORTABLES

- Le prolongement de la ligne 11 permettra d'accéder dans un délai plus court au réseau structurant de transports en commun de la région tout en améliorant le confort des usagers durant leur transport. L'arrivée du métro diminuera le trafic routier du secteur et la qualité de service du réseau de bus en sera améliorée.

- **Boissière < > Châtelet : 22 min** (50 min aujourd'hui)
- **Place Carnot < > République : 19 min** (26 min actuellement)
- **Hôpital < > Mairie des Lilas : 6 min** (15 min actuellement)
- **Boissière < > Mairie des Lilas : 8 min** (23 min actuellement)

UN MODE DE TRANSPORT + RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

- **Réduire les émissions de gaz à effet de serre.** Le métro fonctionne à l'électricité. Avec la mise en service du prolongement de la ligne 11, certains automobilistes vont se reporter sur les transports en commun et réduire l'usage de leur voiture. La baisse du trafic automobile laisse envisager une circulation plus fluide et donc moins polluante.

- **Limiter le bruit.** La réduction du nombre d'automobiles engendrera une diminution du bruit ambiant. Le bruit lié au métro est limité. Toutes les mesures seront prises pour limiter la pollution sonore, en les réduisant à la source ou via des protections phoniques, en respectant les normes en vigueur.



Prolongementligne11est.fr

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Concertation publique
6 sept. > 8 oct. – Donnez votre avis

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois



LE PROJET **DE MAIRIE DES LILAS À HÔPITAL**



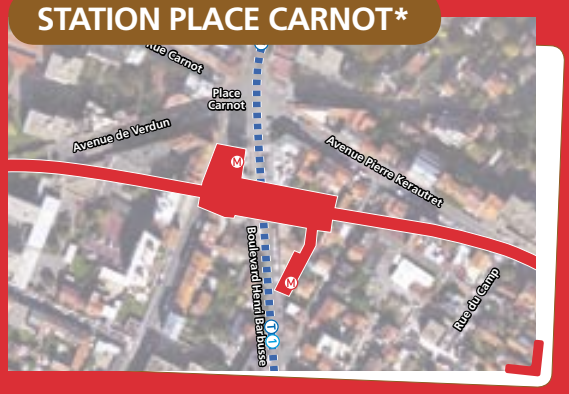
Le tracé entre les stations Mairie des Lilas et Hôpital est commun aux deux tracés. Sur cette portion, 3 stations seront créées : Liberté, Place Carnot et Hôpital.
D'autre part, le prolongement nécessite la création d'un nouvel atelier de maintenance pour assurer une exploitation optimale.

STATION LIBERTÉ*



La station sera située sur la limite communale entre Les Lilas et Romainville, sous le boulevard du Général Leclerc entre les squares Henri Dunant et Giraud. Elle permettra de desservir les quartiers des Sentes et de Cachin, les lycées Paul Robert et Liberté, les commerces et un pôle santé.

STATION PLACE CARNOT*



La station sera située sur la commune de Romainville. Elle permettra de desservir un pôle de centralité majeur accueillant des commerces, le cinéma Trianon, l'École Nationale de musique. Elle offrira une correspondance avec la ligne de tramway T1.

STATION HÔPITAL*



La station sera située en limite des communes de Montreuil et Noisy-le-Sec. Son implantation est envisagée sous le Boulevard de la Boissière à proximité de l'entrée Nord du Centre Hospitalier Intercommunal qui sera ainsi mieux desservi.

Un nouvel atelier pour la ligne 11

L'atelier sert à réaliser les opérations courantes d'entretien des métros ainsi qu'aux réparations nécessaires au bon fonctionnement du matériel. Il peut permettre également de remiser le matériel roulant la nuit.
Exigu et situé sur le tracé du prolongement de la ligne 11, l'actuel atelier de maintenance de la ligne 11, situé aux Lilas, ne peut être conservé. Parmi les implantations envisagées lors de l'étude, deux sites apparaissent plus adaptés d'un point de vue technique pour la création d'un site de maintenance de la ligne 11 : à Rosny-sous-Bois ou à Noisy-le-Sec. Leur intégration dans l'environnement fera l'objet d'une attention particulière.

*** les noms des stations sont provisoires et donnés à titre indicatif.**

Prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Seine-Saint-Denis
LE DÉPARTEMENT
RATP
stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Concertation publique
6 sept. > 8 oct. – Donnez votre avis

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

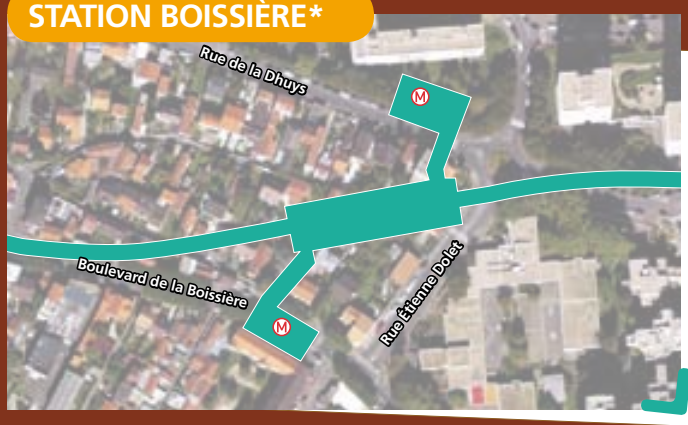


LE PROJET **DE HÔPITAL À ROSNY-BOIS-PERRIER TRACÉ 1**



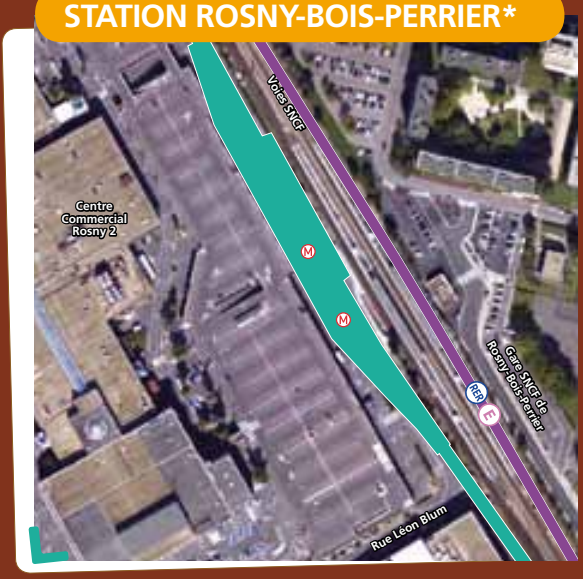
Dans la continuité du tracé commun, le tracé 1 se poursuit avec deux stations supplémentaires, Boissière et Rosny-Bois-Perrier. La ligne sera entièrement souterraine.

STATION BOISSIÈRE*



La station permettra de desservir le grand ensemble de la Boissière à Rosny-sous-Bois, la Cité des Maillards, ainsi que l'important projet urbain développé par la Mairie de Montreuil sur les terrains « dits » du SEDIF.

STATION ROSNY-BOIS-PERRIER*



La station sera située sous la rue Léon Blum entre la gare RER et le parc de stationnement du centre commercial Rosny 2. Elle permettra de desservir Rosny 2, le secteur résidentiel situé à l'est de la voie ferrée, le quartier Mermoz en cours de rénovation qui accueille de nombreux projets de renouvellement urbain et plusieurs ZAC à proximité.

Travaux en tunnelier

Le tracé 1 sera réalisé à l'aide d'un tunnelier. Ce dernier permet d'effectuer les travaux en souterrain (à 20 mètres de profondeur) en limitant les impacts en surface sur la vie des habitants, des commerçants et sur la circulation automobile. Le puits de départ et la base travaux seraient implantés aux abords de la station Rosny-Bois-Perrier. Une surface de 5 000 m² serait nécessaire pour ces installations, soit environ la taille d'un terrain de football. À titre d'exemple, le tunnelier servant pour le prolongement de la ligne 12, réalise 10 mètres de tunnel par jour en moyenne. Une fois le tunnel construit, le tunnelier est démonté pour être évacué.



*** les noms des stations sont provisoires et donnés à titre indicatif.**

Prolongementligne11est.fr

îledeFrance
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Seine-Saint-Denis
LE DÉPARTEMENT
RATP
stif

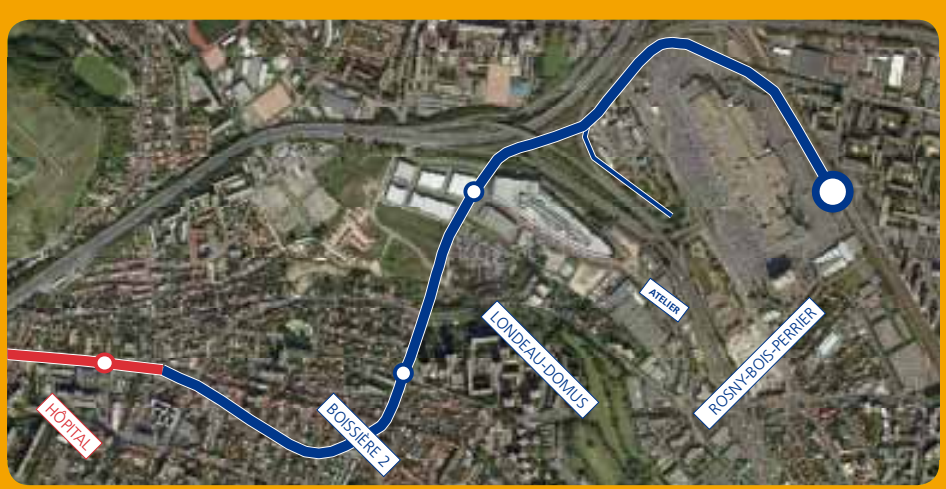
Prolongement de la ligne 11 à l'est

Concertation publique
6 sept. > 8 oct. – Donnez votre avis

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois



LE PROJET **DE HÔPITAL À ROSNY-BOIS-PERRIER TRACÉ 2**



Le tracé 2 s'écarte du boulevard de la Boissière pour suivre un itinéraire plus au nord permettant d'implanter une station supplémentaire à proximité du centre commercial Domus et du quartier du Londeau. La station Boissière est localisée légèrement plus à l'ouest. La ligne sera souterraine sauf sur une portion située entre l'avenue Gabriel Péri et Domus, qui sera construite en viaduc. La station Londeau-Domus sera aérienne.

STATION BOISSIÈRE 2*



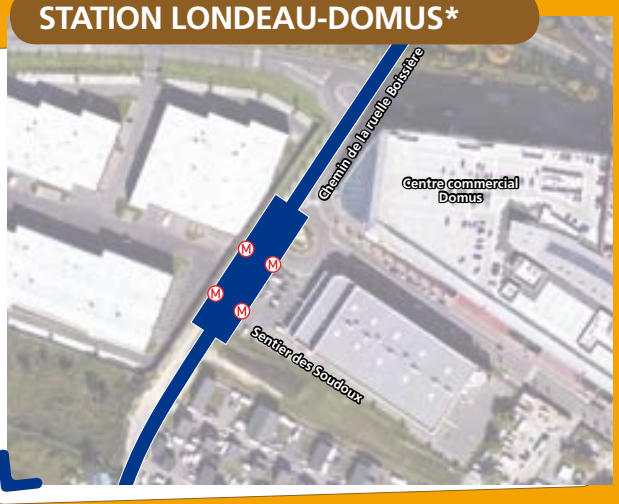
La station sera située à Rosny-sous-Bois en limite communale avec Montreuil et Noisy-le-Sec. Cet arrêt, légèrement décalé vers l'ouest, permettra d'assurer une desserte quasi-identique.

STATION ROSNY-BOIS-PERRIER*



La station Rosny-Bois-Perrier est localisée au même emplacement que dans le tracé 1 et offre donc les mêmes opportunités de desserte.

STATION LONDEAU-DOMUS*



La station sera localisée à proximité du chemin de la ruelle Boissière en limite communale de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois, au pied du centre commercial Domus. Elle permettra de desservir le quartier aujourd'hui enclavé du Londeau, les lycées (Théodore Monod et Olympes de Gouges) ainsi que les opérations de la ZAC des Guillaumes, de la ZAC Saussaie-Beauclair et de la ZAC Gabriel Péri.
Ce sera une station aérienne car un viaduc est nécessaire pour franchir le dénivellé marquant la fin du plateau. Long de 580 m et d'une hauteur variable, il émergera en dessous du Boulevard Gabriel-Péri et de la ruelle Boissière.

Travaux

Les contraintes du relief (plateau de Romainville et ses coteaux) nécessitent de réaliser la suite du tracé en viaduc. Entre la fin du viaduc au niveau de l'échangeur autoroutier A3–A86 et Rosny-Bois-Perrier, le projet sera à nouveau en souterrain. Cette portion du prolongement dans une zone moins urbanisée sera réalisée avec la méthode traditionnelle.
Sur ce tracé, le tunnelier sera utilisé entre la station Boissière et la station Mairie des Lilas. La base travaux sera alors implantée près de l'avenue Gabriel-Péri.

*** les noms des stations sont provisoires et donnés à titre indicatif.**

Prolongementligne11est.fr

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Concertation publique
6 sept. > 8 oct. – Donnez votre avis



LES ACTEURS DU PROJET ET SON FINANCEMENT

Le projet de prolongement de la ligne 11, dont le maître d'ouvrage de la concertantion est le STIF, sera financé par plusieurs partenaires : la Région Île-de-France, l'État, et le Département de la Seine-Saint-Denis. Son coût est estimé à 820 millions d'euros pour les infrastructures (ligne souterraine, viaduc, atelier-garage…) et à 140 millions d'euros pour le matériel roulant.

Le Syndicat des Transports de l'Île-de-France représente l'autorité de gestion et d'organisation du réseau de transport en commun de la Région d'Île-de-France. En lien avec les différents transporteurs (RATP, SNCF, Optile), il supervise et finance les différents projets sur ce territoire dans un esprit d'échange et d'expertise.
À travers son budget annuel (de 7,8 milliards d'euros en 2009), il vise plusieurs objectifs.
Organiser les transports en coordonnant l'activité des transporteurs.
Renforcer l'offre de transport et améliorer la qualité de service pour répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs.
Étendre et moderniser les réseaux en élaborant les projets à venir, en promouvant l'intermodalité, et en procédant au remplacement du matériel roulant.
Sous la présidence du Conseil Régional d'Île-de-France depuis 2006, le Conseil du STIF est composé des élus de la Région, de la Ville de Paris et des 7 autres départements du territoire, d'un représentant des Établissements Publics de Coopération Intercommunale, et d'un représentant de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie. Il décide des politiques d'investissements et d'amélioration des modes de transports en commun. En tant qu'autorité organisatrice, le STIF définit l'offre de service. À ce titre, il réalise les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique pour le projet de prolongement de la ligne 11. De plus, il organise la concertation.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Oluptate numenda ndellore debit magnim a prat dolor aut exerum ipsum, nobis nonsed que aliti ilis re eneceatemqui quaest velibus.
Arciendus aut ut verfere optio dolorer rovidia con nis sae et magnimet latur aborpor rest este nonet est laborer esciliquia conecea voluptatumet discipsa niminus, voluptatum doluptatum, nonempo rerepe volor arum la ne nobit, sapidunteste laceped ulparis dolupis dolut fugia quiaspe rrovitassunt que idis quia quaspie nimaximporis secaes soluptio velentur sus. Fugia voluptati ut quatibus. Os quodiam acias ut fugitat quam quis estibus, qui nullectas del ipsapis con cullaut excepudae et veliquae ipsame cusciis aut prae conseditae corit que nis alita doloreh

La Régie Autonome des Transports Parisiens est l'un des exploitants du réseau de transports publics d'Île-de-France. La RATP exploite 16 lignes de métro, 2 lignes de RER (A et B) conjointement avec la SNCF, 3 lignes de tramway et plus de 350 lignes de bus. La RATP transport ainsi pour le compte du STIF plus de 3 milliards de voyageurs chaque année.
Dans le cadre du prolongement de la ligne 11, elle a réalisé les études techniques et a estimé les coûts et délais de réalisation du projet.

Phasage du projet et travaux dans les stations existantes

En fonction des financements mobilisables, un phasage pourrait être réalisé à Hôpital ou à Place Carnot. Un phasage générerait pour les partenaires du projet des surcoûts appelés coûts frustratoires, dont le montant sera situé entre 100 et 200 millions d'euros selon les tracés et phasages envisagés.

La Région s'implique dans l'organisation et l'amélioration des transports d'Île-de-France. À ce titre, elle investit chaque année près de 1,5 milliard d'euros. Elle a également lancé un Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France. Ce plan prévoit l'investissement de 17,8 milliards d'euros sur 10 ans pour améliorer les transports en commun en Île-de-France. Il prévoit notamment, le renouvellement des trains du RER A, la modernisation des RER, la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, le prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie, l'extension du tramway T1, le projet de tram-train entre Massy et Évry. La Région Île-de-France va également accompagner le territoire dans sa réflexion de développement dans le cadre d'une charte respectant les objectifs de développement durable définis par le SDRIF. La Région cofinance les études de prolongement de la ligne 11.

Afin de promouvoir l'accessibilité à des transports collectifs performants et fiables pour tous, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis participe pleinement au développement, au bon fonctionnement et à l'amélioration des réseaux de transports en commun, tant sur les lignes ferrées lourdes (métro et RER) que sur le réseau de surface (tram-train, tramway). Il s'engage ainsi à favoriser l'intégration sociale, le développement urbain et économique, la préservation de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie. Ces orientations s'inscrivent dans l'Agenda 21 élaboré par le Département pour contribuer à créer un «territoire durable». Le projet de prolongement de la ligne 11, inscrit au Contrat Particulier Région/Département, participe à ces objectifs.

L'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 (APPL11)

Créée en 2003, l'association se compose des communes des Lilas, de Romainville, de Noisy-le-Sec, de Montreuil, de Rosny-sous-Bois, du Pré-Saint-Gervais, de Pantin ainsi que de la Communauté d'agglomération Est Ensemble, de la Ville de Paris, de l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP) et enfin du Département de Seine-Saint-Denis. Elle est soutenue financièrement par la Région Île-de-France et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC). Elle œuvre pour le prolongement de la ligne 11 en coordonnant les initiatives des communes et en relayant le message auprès des acteurs décisionnaires sur le projet. L'APPL 11 est signataire de la Charte pour le territoire.

La Charte pour un territoire durable

La Charte vise à optimiser au mieux l'articulation entre le prolongement et les projets de développement urbain locaux. Elle doit se traduire au final par des actions concrètes respectant les objectifs de développement durable du SDRIF. Elle a été signée par l'ensemble des communes concernées par le prolongement de la ligne 11, la Région Île-de-France, l'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11, le Département de la Seine-Saint-Denis, le STIF, l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France, la Caisse des Dépôts d'Île-de-France, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France.

Prolongementligne11est.fr

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Concertation publique
6 sept. > 10 oct. – Donnez votre avis

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois



LES ÉTAPES DU PROJET ET LA CONCERTATION

PHASES PRÉALABLES À LA CONCERTATION

- **1996 :** étude « transport » réalisée par le STIF sur l'Est parisien afin d'apprécier notamment l'opportunité du prolongement de la ligne 11.
- **2004 :** étude « transport » spécifique au prolongement de la ligne 11 réalisée par la RATP pour le Conseil général de Seine-Saint-Denis.
- **2006 :** études « urbaines » réalisées par Ville et Transport en Île-de-France (VTIF) pour le compte de l'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 du métro (APPL 11).
- **9 décembre 2009 :** le conseil du STIF approuve le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) sur le prolongement de la ligne 11 à l'est.
- **3 février 2010 :** la Commission nationale du débat public (CNDP) décide d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant.
- **7 avril 2010 :** nomination de Jean-Pierre Tiffon comme garant de la concertation

Qu'est ce qu'une concertation ?

Une concertation est un temps de dialogue et d'échanges avec le public, en amont d'une décision. Il est obligatoire de saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) pour tout projet dont le budget est estimé à plus de 300 millions d'euros comme c'est le cas pour le prolongement de la ligne 11. Celle-ci peut décider de l'organisation d'un débat public, ou recommander une concertation préalable si elle estime qu'un débat public n'est pas nécessaire.
Pour le prolongement de la ligne 11 à l'est, la concertation va permettre aux citoyens, élus, acteurs économiques et associatifs de prendre connaissance du projet et de donner leurs avis et suggestions sur son opportunité et sur ses grandes caractéristiques. La phase de concertation contribue au processus qui conduira le STIF et ses partenaires à prendre la décision de poursuivre ou non le projet, et de le faire évoluer.

PHASES SUIVANTES SI LE PROJET SE POURSUIT

Le planning proposé est prévisionnel

Jusqu'en 2009
Études préalables

6 sept. - 8 oct. 2010
Concertation

1er trimestre 2011
Bilan de la concertation

Début 2011 2010
Études complémentaires
Schéma de principe

2011 - 2012
Dossier d'enquête publique
Enquête publique
Déclaration d'utilité publique

2012
Réalisation de l'avant-projet

Fin 2013
Début des travaux

2019
Mise en service de la ligne

Prolongementligne11est.fr

105

Annexe n°11 : Arborescence du site Internet

OBJECTIFS

- Accompagner le développement de l'est parisien
- Mettre le territoire en réseau
- Un projet stratégique pour l'Île-de-France

BÉNÉFICES

- Accessibilité
- Attractivité
- Environnement
- Temps et confort de parcours

CALENDRIER, COÛT ET PARTENAIRES

- Calendrier
- Coût et financement
- Partenaires
- Phasage

TRACÉS

- Atelier et exploitation
- De Hôpital à Rosny-Bois-Perrier - Tracé 1
- De Hôpital à Rosny-Bois-Perrier - Tracé 2
- De Mairie des Lilas à Hôpital
- Présentation

CONCERTATION

- À quoi ça sert ?
- Comment participer ?
- Lire les avis
- Mot du garant
- Qu'est-ce que c'est ?

TROISIÈME PARTIE

CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

Annexe n°12 : Avis déposés et publiés sur le site Internet 108
Annexe n°13 : Fiches questions déposées en réunions publiques 145
Annexe n°14 : Avis déposés dans les urnes lors des rencontres de proximité 172
Annexe n°15 : Avis déposés sur les registres en mairies 263
Annexe n°16 : Autres contributions 301

Contributions sur le site internet de la concertation (www.prolongementligne11est.fr)

Le prolongement du métro 11, c'est bien, mais sera-t-il connecté à la future grande radiale ? (Grand 8 ? Arc Express ?) Ne serait-ce pas totalement idiot que ce ne fût pas le cas ?

Je souhaite que le tracé 1 soit retenu. Cordialement, Mme Germain

Je suis entièrement favorable à ce qui permet aux transports en commun de remplacer les automobiles

Je suis complètement POUR un phasage jusqu'à Hôpital ou Carnot qui permettrait au plus vite de desservir des dizaines de milliers d'habitants, des quartiers isolés, de nouveaux projets, de fluidifier nos déplacements, d'apporter de véritables alternatives, et surtout d'assurer dès que possible la correspondance avec le tramway T1. Félicitations pour ce projet primordial, tant attendu dans nos villes de l'est parisien et tout le département qui en a bien besoin

Entièrement favorable à ce projet, depuis le temps qu'on en parle, (au moins 10 ans) le voilà enfin visible en ligne de mire. Travaillant sur Rosny-Sous-Bois depuis 8 ans, le transport de banlieue à banlieue est plutôt fastidieux et des Lilas pour Rosny, c'est la prise de 2 bus et prévoir entre 30 et 45 minutes entre l'attente et le transport (hors week-end et vacances). C'est aussi l'accessibilité du centre commercial Rosny 2 aux Parisiens.

PROPOSITION DE VARIANTE AU TRACE 1 L'arrivée de la ligne 11 à Rosn,y doit se faire en une seule phase pour répondre à une double nécessité: - poursuivre la densification duréseau ferré en première couronne (cf. détail dans le DOCP) , - accompagner la réalisation des plans locaux d'urbanisme engagé par Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois depuis 1983 avec l'urbanisation du quartier de la Boissière, du mail centre ville dans les années 1990, de la Saussaie Beauclair depuis les années 2000, des portes de Rosny 2010... Pour que la desserte de Rosny bénéficie du meilleur potentiel de rentabilité, je propose une variante au tracé 1 de la ligne qui vise à : - conserver la desserte de la Boissière sur la base du tracé 1 : la station de métro « Rosny-Boissière » reste située à l'angle de la rue de la Dhuys à Rosny et permet d'optimiser l'accès des voyageurs en provenance de la partie centrale (Tulipiers – Sonates) et sud de Boissière rosnéenne (Jean Allemane) et des constructions à venir côté Montreuil (ZAC Boissière-Acacia). Le tracé 2 présente l'inconvénient d'un passage en viaduc sur 180mètre à 10mètres de hauteur et la zone d'attraction diminuerait fortement pour les rosnéens pour cause de déplacement de la station ruelle Boissière, en se limitant à la partie nord de la Boissière (Rosny et Montreuil) et à la zone pavillonnaire limitrophe de Noisy le Sec; - Desservir DOMUS comme le préconise le tracé 2 mais en terminus après passage à la station Bois Perrier et tout en conservant l'esprit initial de lien direct entre les centres commerciaux; - créer une nouvelle station « Les portes de Rosny » à l'angle Péri / De Gaulle desservant dans un rayon de 300mètres les nouvelles constructions en limite nord du centre ville de Rosny (mail du centre ville), du nouveau quartier d'habitation et de bureau des Portes de Rosny, et des constructions en cours d'habitat en R+6 boulevard Gabriel Péri (Urban garden par exemple); - ne pas générer de couts nouveaux : pas de modification du lieu de garage ; la desserte de DOMUS / ZAC des Guillaumes assurée en terminus via le Bois Perrier (pole d'échange RER E - bus 102 et 121…), sans viaduc. Pierre-Olivier Carel Conseiller municipal « Démocrates et centristes » de Rosny sous Bois

Je donne un avi favorable a ce projet le seul inconvenien ke je trouve c'kil esr domage ke la ligne ne pass pa par bnony o lieu de noisy

Le tracé n2 est plus interessant point de vue desserte ,notamment pour acceder au centre commercial Domus ; (c est quand meme le plus grand centre commercial dedié a l habitat de France),or il n est deservi que par un bus le 102.

Bonjour, Le phasage nous permettra, d'obtenir plus rapidement, un accès simplifié pour les usagers et le personnel de l'hôpital intercommunal (le stationnement aux abords est catastrophique), un désengorgement du bus 126 saturé, et, surtout l'évolution commerciale et immobilière du quartier Aristide Briand/Boissière qui dépéri a très grande vitesse. Merci !

Je suis totalement pour le tracé n°2 quasi similaire au n°1 (les stations Boissière des 2 tracés sont très proches) mais qui offre une station en plus ; station qui permet de desservir le centre commercial Domus, difficile d'accès actuellement. Donc oui , et 3 fois oui, au tracé n°2! Merci

JE SUIS CONTRE CETTE PROLONGATION

le passage par la zone commercial domus parait essentiel néanmoins pourquoi de pas imaginer un fondu des 2 tracés en un monotunnel a sens unique et une station boissiére commune a l'image de la ligne 7 (Botzaris-pre st gervais) .

Je suir pour la prolongation de la ligne 11 tracé 1 avec un arrêt à Boissière et Rosny sous bois voire Montreuil quartier le Morillon

J'habite Rosny Sous Bois (La Boissière) depuis fin 1985 et depuis cette date j'entends parler d'une ligne de métro jusqu'à Rosny. 2010, 25 ans après cette fois on en parle sérieusement et je crois que cela sera un grand service pour pas mal de gens. Je suis tributaire des transports publics, je travaille sur Paris et le métro jusqu'à chez moi sera du temps en moins dans les transports, une façon plus rapide d'aller sur mon lieu de travail mais également pour rentrer le soir chez moi après celui-ci, et puis il y a aussi les sorties de week-ends comme ceux de la semaine. C'est sûr le métro jusqu'à Rosny ce n'est pas de trop ! Sylvie

Bonjour, le 1er tracé est le plus intéressant poutr la desserte des quartiers ouest de Rosny-sous-Bois, à la limite de Montreuil. Le 2nd tracé est le plus intéressant pour la desserte de la zone commercial de Domus. Pourquoi ne pas alors proposer un 3ème tracé réunissant les deux précédents? Cette 3ème variante reprendrait le 1er tracé, avec les stations boissière (1) et Rosny-Bois-Perrier, puis prolongerait celui-ci pour desservir le site de maintenance de Rosny-sous-Bois et le nouveau terminus Rosny Londeau - C.Cial Domus. il faut souhaiter que la réaliation s'effectue en une seule phase car ce projet de désenclavement est très attendu dans nos communes. Cordialement

Bonjour,Quel matériel roulant est-il envisagé pour la ligne 11 prolongée ? Est-ce qu'il est envisagé de conserver le matériel roulant sur pneumatiques, avec de nouvelles rames de type MP05 ou MP09, ou bien est-ce que ce prolongement n'est il pas l'occasion de revenir à matériel roulant sur fer de type MF01 ou MF11 ? Cordialement

Cette prolongation est indispensable et a déjà trop tardé. Pourquoi les personnes habitant en banlieue ne pourraient-elles pas bénéficier de transports publics de qualité ? Avez-vous déjà attendu le bus à Mairie de Montreuil ? Je travaille sur Paris et cette prolongation de ligne me ferait gagner au moins 30 minutes par jour, permettrait à mes enfants de rallier leur université plus rapidement et aux Romainvillois de se sentir moins coincés... La prolongation du tracé jusqu'à Domus me paraît une évidence si nous ne voulons pas que ce très sympathique centre commercial meurt prochainement.

Je penche pour le tracé 1, plus direct, car je réserverais le 2 pour le prolongement de la ligne 3 le long de l'autoroute A3, de GALLIENI jusqu'à LONDEAU-DOMUS, lequel se terminerait par la dernière section, LONDEAU-ROSNY, où elle rejoindrait la 11

Un phasage paraît effectivement judicieux car il permettrait de raccourcir les temps de transports pour les habitants de Romainville et de Montreuil, mais aussi pour les autres qui attendent en réduisant leur parcours en bus.

Je suis pour le tracé N°2. Pour les raisons suivantes ; desserte de l'Hopital, du centre DOMUS (en espérant aussi un désangorgement du trafic routier) et enfin la gare RER... Bref, que du bonheur. On attends avec impatience.

Le prolongement en 2019 de la ligne 11 posera la question du matériel roulant capable d'assurer le service sur une ligne dont la longueur aura doublé. A cette date, le matériel sur pneus actuel type MP 59 aura plus de 50 ans. Le matériel sur pneus de la ligne 6 type MP 73 aura 45 ans. Aucun autre matériel sur pneus ne sera alors disponible et la RATP devra commander des rames neuves. Il sera alors judicieux que la RATP se pose la question de la pertinence des rames sur pneus sur la ligne 11. En effet, il faut savoir que cette technologie, très novatrice lorsque la RATP l'a adoptée dans les années 50/60 est considérée par la plupart des réseaux de métro dans le monde comme obsolète, en particulier à cause de son bilan énergétique déplorable. Alors, souhaitons que la RATP fasse une vraie étude comparative objective entre la reconduction de rames sur pneus et l'achat de rames éco-ènergétiques modernes et confortables sur roues en acier

Bonjour, Je suis pour le prolongement de la ligne 11, à une seule condition l'implantation de l'atelier sur le site de Noisy-le-Sec.

Pour les deux tracés terminaux envisagés, la ligne 11 atteint la station de Rosny-Bois-Perrier parallèlement au RER E, branche de Tournan. Ne serait-il pas souhaitable que des précautions soient prises pour que la possibilité d'un éventuel prolongement de la ligne 11 au-delà de Rosny-Bois-Perrier soit préservé ? Je pense, par exemple à un prolongement possible jusqu'à la gare de Bondy qui donnerait la correspondance avec le RER E, branche de Chelles-Gournay avec le tramway T4 et avec plusieurs lignes de bus. Dans ce cas, l'arrivée de la ligne 11, parallèle au RER E ne serait-elle pas un handicap ?

Je suis pour la prolongation, par le tracé Domus. Il me semble que la desserte du centre commercial est essentielle pour l'économie locale, et pour un projet dont le déficit est certainement dû en partie à sa mauvaise desserte.Je rejoint d'ailleurs l'avis qui suggère "un fondu des 2 tracés en un monotunnel à sens unique et une station boissière commune à l'image de la ligne 7 (Botzaris-pre st gervais)".De surcroît, cela fait 25 ans que j'attends cette prolongation, il était temps qu'elle devienne sérieuse ! Qu'en est-il de celle du T1 au sud ? Et

de la ligne 3 à l’est ? Peut-être vais-je enfin pouvoir rentrer chez mes parents sans avoir à payer une zone 3 en zone 2, ni à perdre une demi-heure à attendre un bus supposé passer toutes les dix minutes.Avec tout mon support

Point 1 : la station supplémentaire désservant les lilas a du mal visiblement à trouver un nom définitif - quartier des sentes, les lilas serge gainsbourg, et dernièrement liberté. Concernant le dernier nom trouvé "liberté", il y a déjà une station appelée liberté sur la ligne 8, à Charenton. Pourquoi avoir retenu le même nom ? Point 2 : l’accès au centre commercial Domus, avec l’implantation de certaines enseignes comme Saturn se retrouve complètement engorgé les week-ends, le tracé n°2 préconisant un arrêt à Domus est une bonne chose.

Le tramway T1 sera opérationnel à Romainville dès 2015 ! Pourquoi attendre 2019 (ou plus ?) pour raccorder la ligne 11 du Métro alors que cela pourrait être fait bien avant !? dans la cadre d’un phasage judicieux du projet.

Le tracé 2 me parait le plus judicieux, en effet la station a proximé immédiate de Domus fera que la circulation et les bouchons du samedi, dimanche ou jour de solde ne sera qu’un mauvais souvenir. De plus les habitants du Londeau et des Guillaumes auront enfin accés à un vrai ligne de transport en commun. Aujourd’hui pour rejoindre le métro il me faut vingt à vingt cinq minutes de bus, inimaginable pour les 4 kilométres qui me séparent de la Mairie de Montreuil. En conclusion vive le tracé 2.

Station Serge Gainsbourg, la grande classe ! Enfin un nom qui se veut contemporain ! Quant aux tracés, celui par Domu semble le plus logique. En attendant 2019 (que ce sera looong !).

Pourquoi 2019, est ce que ce n’est pas mieux au lieu de rénové(le rafraichissement) des stations de paris de se concentrer pour créer le plus vite des nouveaux lignes et stations ?

Ce prolongement sera un vrai soulagement. Est-ce que la mise en service pourra se faire progressivement en fonction des distances ? 2019 me paraît très loin pour Romainville, d’autant que les bus sont surchargés et que de nouveaux habitants arrivent chaque année. Est-ce qu’il ne serait pas possible de réaliser ce tronçon plus rapidement ?

Concernant la station entre Les Lilas et Romainville, le nom de Liberté étant déjà utilisé, je pense que "Serge Gainsbourg" ou "Les Sentes" est plus recommandé, à moins que l’on puisse aussi donner notre avis ?

Pour ce qui est de desservir des commerces, le centre commercial Domus par exemple qui revient dans plusieurs messages, il me semble plus important de parler d’emploi et de services publics locaux, plutôt que de raisonner en terme commercial : pourquoi privilégier "Saturn" à Rosny plutôt que "Castorama" côté Villemomble ??? (on ne va pas acheter un canapé à Domus tous les 4 matins en Métro). Peut-être y a-t-il d’autres projets commerciaux futurs dans le coin ? ils s’adapteront aux transports (Tramway, Métro, Bus,...) ! Il faut privilégier la desserte d’habitations, des services publics (hôpital, mairies,...etc) et de trajets domicile/travail ! Donc OUI au tracé1 !

Bonjour,Quel matériel roulant est-il envisagé pour la ligne 11 prolongée ? Est-ce qu’il est envisagé de conserver le matériel roulant sur pneumatiques, avec de nouvelles rames de type

MP05 ou MP09, ou bien est-ce que ce prolongement n’est il pas l’occasion de revenir à matériel roulant sur fer de type MF01 ou MF11 ? cordialement

Bonjour,Je suis favorable à une troisième variante du tracé qui cumulerait les avantages des deux options proposées.Cette troisième variante reprendrait le 1er tracé avec la desserte des stations La Boissière 1 et Rosny-Bois-Perrier.Ceci permettrait de conserver la possibilité de réaliser ultérieurement une station permettant de desservir le centre ville de Rosny-sous-Bois. Cordialement

Je suis très heureuse de savoir qu’un projet ATTENDU DEPUIS PLUS DE 40 ANS par lES LILAS et beaucoup d’autres communes aboutisse enfin. Mais sa mise en service est prévue pour .....2019 !!! J’ai 75 ans et j’espère vivre encore à cette date pour profiter de cette nouvelle ligne. Mais en attendant je vous demande avec la plus grande insistance : 1 - d’améliorer le service d’autobus sur la ligne 105, avec des passages plus fréquents. 2 - de remettre en service des bus moins longs. Ceux que j’utilise actuellement, sont à bout de souffle. De plus du fait de leur longueur ils ont beaucoup de mal à circuler : - sur le "plateau traversant" qui se trouve Aux Lilas au niveau du quatier des Sentes. Ce sont les passagers qui "encaissent" les secousses et les conducteurs qui doivent manoeuvrer avec beaucoup d’attention sur ce passage difficile. Des bus moins longs passent beaucoup plus facilement. - Pour ces bus trop longs, la traversée de la Place Carnot est un véritable handicap. Leur longueur est aussi un handicap quand la circulation est dense dans des artères souvent étroites. Alors, je vous en prie intervenez, auprès des services compétents de la RATP pour que nous ayons SUR LA LIGNE 105 : - des bus à taille normale comme sur la ligne 129 ; - des passges plus fréquents (5 à 6 mn maximum) Cela nous permettrait d’attendre 2019 avec beaucoup plus de sérénité... PARCEQUE NOUS LE VALONS BIEN, compte tenu du prix de la carte navigo. Son prix augmente chaque année, tous les mois de juillet, et nous avons de moins en moins de bus. Il y a vraiment un effort à faire pour l’amélioration de la ligne de bus 105. J’espère que ma demande ne tombera dans le vide, et je vous adresse mes sincères salutations. Anne Morice.

Bonjour, je suis favorable à la troisième variante proposée par Monsieur CAREL. La formule 1 bis à l’avantage de desservir tout le trajet en souterrain avec un tunnel prolongé jusqu’à un terminus situé à Londeau-Domus avec la gare RER Bois-Perrier devient une station. Je connais du monde habitant "La Motte Piquet-Grenelle" qui peut certifier que la mise sur pneus de la ligne aérienne a réduit le bruit mais sans l’annuler totalement, surtout dans les étages supérieurs, et je pense aux appartements des Collines de la Boissière où je réside. En ce qui concerne le phasage, je ne vois pas l’intérêt financier de faire un atelier provisoire de maintenance. L’argent dépensé pour ces installations et le temps perdu a leur réalisation seraient mieux utilisés pour une livraison plus rapide de la totalité du projet.

bonjour Il me semble important de se laisser la possibilité de prolonger à un horizon ultérieur vers la branche "Chelles" du RER E à Bondy , branche de RER qui hors Paris ne dispose d’aucune correspondance métro. Et avec le rallongement des temps de trajets entre Chelles et Paris sur la branche "nord" (nouvel arrêt à Pantin et bientôt à Evangile soit 10 minute de trajet AR en plus pas jour), l’alternative de rejoindre les quartiers Est de Paris et le Châtelet par une correspondance à Bondy à la Ligne 11 serait une réelle avancée -notamment pour ceux qui viennent du T4-ex ligne des coquetiers (qui il y a 20 ans avaient un train direct gare de l’Est...). Voila. merci et bon débat

Je suis à 120% pour le projet de prolongement ligne 11. Je suis aussi pour le phasage pour plusieurs raisons : * permettre à Romainville et Noisy le Sec d'être connecté rapidement sur Paris par une ligne de métro. 2019 c'est long, trés long !! * accés rapide au nouveau parc pour les parisiens * pour des raisons économiques (crise) Donc un grand OUI LET'S GO pour ce projet !

ayant assisté à la réunion à Domus, je suis pour la proposition du tracé 1bis, entièrement souterrain, donnant, à mon avis, satisfaction à tous. Je suis hostilement opposée au "viaduc", subissant les désagréments de bruit 24h sur 24 de l'autoroute A86, le mur anti-bruits, installé depuis de nombreuses années renvoie le bruit des voitures dès la sortie de ce mur et pourtant j'habite un étage élevé. merci pour cette concertation

je suis contre le phasage de l'opération, cette ligne est trop importante et attendue depuis tant d'années ! Cordialement

La ligne 11 prolongée sera-t-elle équipée de nouvelles rames de métro ? Ces rames seront-elles sur pneus, comme actuellement, ou sur roues acier ? On m'a dit que les métros modernes sur roues acier consomment beaucoup moins d'énergie électrique que les métros sur pneus et qu'ils sont aussi confortables. Est-ce vrai ?

Ouf ! Il était temps que le projet du prolongement de la ligne 11 se mette sur les rails. Les promoteurs immobiliers commençaient à s'inquiéter. Heureusement, les affaires vont maintenant reprendre. Les grands visionnaires vont continuer, avec l'appui des élus modernistes et progressites, à "travailler" l'Est de Paris. En ce qui concerne les beautés urbanistiques, Rosny-sous-Bois avait déjà pris de l'avance sur Romainville, mais nous voilà rassuré, les deux villes ressembleront toutes les deux, dans quinze ou vingt ans, à Bobigny. De magnifiques projets, bloqués dans les cartons, vont enfin pouvoir voir le jour : un premier centre commercial à Romainville, un troisième centre commercial à Rosny doublé d'un centre de "loisirs", des centaines de milliers de m2 de bureaux dans les deux villes, des "Technopole", des "Technocentre", des "Biocitech" et des cités radieuses un peu partout pour loger tous ces travailleurs du secteur tertiaire. Sans oublier quelques ZAC, deux ou trois ZUP, un joli tramway et quelques délicieux Mc Donalds aux carrefours stratégiques. Le cinéma Le Trianon, face à la sortie de la future station de métro "Place Carnot", sera agrandi et équipé en 3D, sous l'insistante pression financière de son nouveau "partenaire" BNP Paribas, et la "Ferme Carnot" d'à côté, vidée manu militari par la mairie il y a deux ans, et vendue par celle-ci à un promoteur, pourra enfin devenir le siège social d'une entreprise côté en bourse, avec un "Starbucks Coffee" en rez-de-chaussée. Beaucoup d'autres merveilles vont venir, dont les citoyens que nous sommes, et ceux qui viendront nous rejoindre, ont un besoin absolu et pressant. Vivement 2019 !Nous sommes certains que tous ces grands philanthropes, qui vont être dans les prochaines années payés de leurs investissements humanistes, se rappelleront que tous leurs profits n'auront été possibles que grâce à la dette que nous allons contracté pour eux ...pour de trèèès longues années. C'est vrai, nous vivons bien SANS ce métro, mais nous aimons tellement le progrès - pardon - le Progrès, que nous sommes prêt à tout pour le "développement économique de l'Est parisien par le maillage structurant du métro". Et comme nous savons que l'arbre économique montera jusqu'au ciel pour toujours ...Vive le métro ! et vivement le futur !...DRRRRIIIIIING !!!!Hein ?! ...Comment ? ...Oh ! je m'étais assoupis et je faisais un cauchemar. J'imaginais que le projet du prolongement de la ligne 11 était en route et que sur un site Internet des centaines de personnes, conditionnées par l'air du temps, venaient écrire tout le bien qu'elles pensaient de ce projet qui allaient détruire

en moins de dix ans l'humanisme et la civilité patiemment tissés par les millions de leurs concitoyens passés. Quelques minutes de transport très cher payées.Un métro ? ...Non, merci.

ce sont de bonnes idees de prolonger les lignes,mais vite parce ce que la population grandi vite. ca evite des influx au correspondance aussi de faire des detours,est ce il y aurait un jour de creer l impot transport ce qui eviterai les portillons et les fraudes ca simplifirait

En France, nous sommes décidément les champions des études en tous genres, de la concertation, mais quand il s'agit de la réalisation... Sérieusement, comment attendre encore 9 ans la concrétisation d'un projet aussi structurant, alors même que les communes concernées ne cessent de gagner des habitants année après année, et que les lignes de bus actuellement en service sont bondées et offrent une fréquence de passage absolument ridicule (le 105 par exemple)... De plus, quand on parle de 2019, on sait très bien que c'est le scénario la plus optimiste... qui dépend d'hypothétiques financements, qui ne seront au mieux votés qu'en 2013 ! Alors, marre que la Seine-Saint-Denis soit toujours la dernière roue du carrosse, que les départements riches (Paris, Hauts-de-Seine, Yvelines...) aient la primeur des projets de transports collectifs... Les Séquano-dionysiens seraient-ils des citoyens de seconde zone ?

Résolument pour le tracé n°2, qui a l'avantage de proposer une station de plus pour le même prix, cette station supplémentaire (Londeau-Domus) permettant de desservir à la fois un centre commercial et une zone d'habitation en devenir.

Je constate que l'objectif de 2015 est passé à 2019.C'est un peu l' Arlésienne la ligne 11.En attendant on continuera à attendre le bus debout sous la pluie.Merci le STIF.

Bonjour,Prévu depuis des années et des années, je suis content que ce prolongement de la ligne 11 commence à voir le bout du tunnel (sans jeu de mots). La desserte de Romainville, quelque peu enclavée, sera grandement améliorée grâce au passage du métro. Aussi, assurer une liaison entre le Coeur de la Seine-Saint-Denis et Châtelet sera utile. Pour ma part, j'ai une préférence pour le tracé 2 car il assure une desserte plus fine à Rosny, et créer une liaison entre deux centres commerciaux (Rosny 2 et Domus). Cependant, il faudra revoir la situation en ce qui concerne la chaleur malsaine qui se dégage dans la ligne 11, comme dans beaucoup de métro. Enfin, il faudra améliorer la correspondance à Châtelet qui est très longue entre la ligne 11 (ou même la 7) et le Forum des Halles. Cordialement, Jérôme Charré

Il est vital de proposer des transports publics aux populations... Que de temps et de blabla et nous ne sommes qu'à la périphérie de Paris ! allez un peu de courage et construisons-là enfin !

prolonger la ligne 11 est une chose. améliorer le traffic des lignes existantes est aussi une priorité. la ligne 11 quand elle sera pleine sera surement délaissée comme la 13. dans votre projet, nul mot de liaisons à la porte des lilas (la gare bus est mal-opérante) et d'arc est qui lierait métro 3bis et 7 bis.

pourquoi il n'y a pas de station a PLACE DU 19 MARS 1962 a romainville car c'est là où il y a le marché et dans chaque ville il y a une station à la place du marché comme a Montreuil, La Courneuve, etc..., et en plus sa va devenir une grande place de commerce apres les travaux donc un lieu stratégique pour une staion de metro mieux qu'à liberté où il n'y a rien

L’idéal serait de pemettre à tous d’accèder aux centres commerciaux, y compris Domus bien entendu ! Aussi bien Rosny II, que Domus comme le centre à Galliéni en porfite actuellement via la ligne 3 .....Alors pourquoi pas Rosny ? Pour info : il n’y a pas que des canapés à Domus (et la livraison gratuite ça existe !), et le métro c’est la liberté et l’écologie (moins de voitures = moins de bruit & moins de pollution ..... non ??) J’ai vécu 26 ans à Rosny et m’y rend encore chaque semaine (trajet souvent trop long à cause des bus et du temps d’attente surtout le dimanche..), notamment à Domus, mais aussi Leroy Merlin, Courte paille, Mc Do, Leon de Bruxelles, La criée etc....Par contre le centre de Rosny, pas d’intérêt à mon avis .. (et puis il y a déjà le RER E Rosny sous Bois, non ??)Un parisien, de Paris 11 (depuis 11 ans !), et qui sans auto galère pour accèder aux grands centres commerciaux de banlieue ....MAIS FAITES VITE SVP !!! 2019 c’est loin..... trop long ?

Le Tracé 2 semble plus judicieux que le 1 en terme d’emploi et de retombées économiques pour la commune de Rosny c’est important que le métro 11 passe par Rosny 2 et Domus. Il est regrettable cependant de ne pas prolonger et y faire passer les autres lignes de métro la 9 et la 3 pour créer une plateforme multidirectionnelle comme celle de châtelet les halles.

Bravo, il était temps de se remettre à fabriquer du métro : quand on pense à ce réseau que les parisiennes et les parisiens ont construit au 19e et au 20e siècle, avec si peu de machines et dans des conditions tellement plus difficiles que maintenant, on ne peut qu’être admiratif et un peu honteux ! Maintenant, pour ajouter 5km de réseau, on a l’impression que c’est aussi difficile que d’aller sur la lune ! Dés qu’il s’agit de transport en commun, on manque singulièrement d’ambition. Par contre, quand il s’agit d’autoroutes, de camions de plus en plus énormes et de voitures partout, l’état fonce et finance...Sinon, il me semble que le tracé 2 permet de relier des sites de nature différente et donc d’apporter un service supplémentaire à la population

Merci je suis très heureux de lire des projets de prolongement de la 11 en banlieue. Ceci est un excellente idée !Je voudrais aussi suggérer le prolongement de l’autre côté, pour que la rive gauche de Paris (des distances qui sont importantes entre stations en Paris 15è) et banlieue sud-ouest/pole d’emploi Issy et éventuellement Vélizy soient liés, ainsi que bien évidemment de correspondences désormais disponibles avec les lignes 10, 12, 13, 6, T2/T3, RER C, T6, etc. Pourquoi avoir le centre de Paris comme terminus et empécher le continu du mouvement par-travers ?Merci encore du prolongement vers le nord-est ! Et dans l’espoir de voir un prolongement continu vers l’autre rive.

C’est une bonne chose que la prolongation d’une ligne de métro vers l’est de Paris et notamment vers Rosny sous bois. Mais pourquoi le terminus de cette ligne 11 serait le centre commercial Rosny2 et non pas le centre ville de cette commune ?! Beaucoup plus de personnes quittent et empruntent le réseau des transports (RER,Bus) à la station Rosny sous bois plutôt qu’à la station Rosny Bois Perrier ! Avant les visées commerciales, stations Londeau-Domus et Rosny Bois Perrier-Rosny2 (tracé 2 de la future ligne 11), ne peut-on pas examiner les réels besoins des habitants pour cette extension du "Grand Paris" !

Bien entendue je suis favorable à la prolongation de la ligne 11, que nous attendons et entendons parler depuis + de 50 ans. Ma préoccupation est "l’atelier de maintenance de Noisy le Sec" le long du boulevard R. Salengro ou est implantée ma maison et qui risque de sauter pour la réalisation de cet atelier. Aucune information nous est donnée. Il serait souhaitable de savoir quand sera réalisé cet atelier et surtout que deviendrons nous," nous les habitants de ce

boulevard". Pour ma part je pensais couler une retraite tranquille après 43 ans de travail et après 38 ans d'habitation dans cette maison. Nous ne pouvons pas faire de projet pour cette retraite sans avoir toutes les informations et surtout comment se situer dans le temps. Merci de penser à nous monsieur le Garant. j'ai assisté à la réunion à Domus, très interessante.

Tous les habitants proches des Lilas, mais loin du métro actuel, semblent unanimes : 2019 c'est loin et tient encore à pas mal de choses... Après autant d'années de projets et "d'études préalables", a-t-on encore vraiment "besoin" de 3 ans "d'enquête public" avant le début des travaux ?? Il faut pouvoir s'engager début 2011 sur des dates et donner des garanties aux habitants qui achètent des logements, qui font des projets de vie pour eux et leurs enfants, qui attendent les bus matins et soirs, qui payent leurs impôts et leur Pass Navigo (à tarif unique ? ou les zones 2/3 vont-elles bouger pour l'occasion ?) parfois depuis des décennies. A Romainville, comme ailleurs, le prix de l'immobilier a quant à lui déjà pris de l'avance avec la promesse du métro... (les "marchands" de l'immobilier l'avaient "vendu" pour une mise en marche en 2013...). Les promoteurs immobiliers ont déjà lancé leurs projets ("Villa Respiro" livraison pour 2010, "Villa Solea" pour 2011, "Allée des Saisons" pour 2012, "Villa Romana",...) et la population augmente déjà de ce fait. La nouvelle place des Commerces (avec un vrai marché) à Romainville, sur le tracé du métro, sera opérationnelle en 2014 et deviendra un "carrefour" (accessible depuis les communes limitrophes : Pantin, Bagnolet, Noisy,...), l'occasion de revoir sa desserte en bus ? Pourquoi ne pas coupler les travaux métro/centre-ville et ouvrir les stations "Liberté"/Serge Gainsbourg et Place Carnot dès 2015 ??? Profitons-en pour privilégier l'installation d'authentiques petits commerçants et de véritables services publics (crèches, médiathèques, collèges/lycées, équipements sportifs, hôpital, CAF...) ! L'arrivée du métro dès 2015 à Romainville ou Montreuil pourrait alors tenir ses promesses, et pourra aussi re-donner du sens, de la vie, de la convivialité et du travail à nos quartiers.

Le tracé 2 présente un intérêt certain pour la ville de Noisy-le-Sec grâce à la desserte du quartier du Londeau actuellement très enclavé et mal desservi.

La poursuite du métro "Arc Express" dans le fuseau EST en cours d'études, à partir de Val de Fontenay, ainsi que son maillage avec la ligne 11 à la station "Carnot", nous paraissent essentiels pour assurer la continuité et le service de ce métro automatique autour de Paris

rDans le tracé 1 proposé, la station Boissière est à moins de 10 minutes à pieds de Domus ! est-ce une raison suffisante pour s'orienter vers un tracé 2 ?!? A l'heure des achats en ligne, que se passera-t-il si Domus fait faillite ? Comment fait-on pour aller à la CAF 93 de Rosny ? Aujourd'hui de la Mairie des Lilas, il faut au mieux prendre 2 bus et compter plus de 45 minutes dont 10 minutes de marche... Privilégions de véritables transports et services publics (inter-connexions bus/métro, crèches, médiathèques, collèges/lycées, équipements sportifs, hôpital, CAF...) ! Favorisons l'installation d'authentiques petits commerçants dans nos quartiers ! Laissons les McDo et El Rancho à Bel-Est et Rosny 2 ! , Pensons à l'avenir de nos enfants plutôt que de penser à Messieurs Domus, Carrefour, Alinéa, Truffaut ou autres Leroy-Merlin ! Deux stations de métro proches (Montreuil-Boissière et Rosny) pour eux leur suffiront bien, pas besoin d'une 3ème spécifique ! OUI au tracé1 ! OUI au phasage dès 2015 !! OUI au transport "durable" dans nos quartiers

future Romainvilloise, je me réjouis de constater que le projet devient,nous l'espérons, réalité car force m'a été de constater que, en palabre depuis un siècle mais jamais réalisé, nombreux

Romainvillois de souche n’y croyaient pas.Cependant le calendrier semble s’étirer incroyablement.N’y a t’il pas moyen de réduire ce délai ?!

Bien que pour le prolongement de la ligne 11 à place Carnot, j’ai quelques grandes inquiétudes.Future Romainvilloise, j’ai choisi et apprécie cette commune pour la tranquillité et la paisibilité de son centre ville,ses constructions basses ou pavillonnaires,qui permettent, privilège de plus en plus rare, de voir plus que des bouts de ciel.IL faut espérer que les orientations politiques futures ne consisteront pas à détruire ce patrimoine rare, en faisant du nombre,du monde, du chiffre et rien d’autres.Ce sont des artisans qui sied à cette ville, des petits commerces chaleureux, des idées originales , des arts... Oui à un accès facilité,NON à un développement de masse impersonnel. Les deux peuvent faire bon ménage avec un peu d’intelligence de vie.Un panneau à l’entrée vante une ambiance village, qu’il ne soit pas nécessaire un jour d’oter ce panneau.

Quand je suis arrivé sur Paris il y a 8 ans, il était déjà question de ce prolongement. Je suis contente que cela se profile enfin. Ce prolongement sera une bonne chose pour les personnes qui , comme moi, n’ont pas de voiture. Nous pourrons choisir entre croix de chavaux, val de fontenay et boissière en fonction de l’endroit où nous souhaitons nous rendre dans Paris. C’est très intéressant pour moi qui travaille à coté de la porte des Lilas.

Il semble assez important que ce prolongement couvre le centre commercial Domus.

Est-ce que ce prolongement saccompagnera dune remise a niveau du matériel roulant ?Les rames actuelles sont hors d’âge malgré leur récente rénovation intérieure. Elles sont par ailleurs déjà totalement bondées. Que se passera t il demain une fois le prolongement effectif ? Les usagers parisiens seront ils contraints de suivre le tracé de la 11 a pieds, faute de place aux heures de pointe ?

Le tracé 2 presente de nombreux avantages. LA station supplementaire permet de desservir de nombreux bureaux et le lycée. Ce tracé est sans aucun doute a favoriser

Attendre 10 ans avant la mise en service c’est beaucoup trop long ! D’aprés votre calendrier il faut 4 ans (fin 2013 se qui s’apparente a debut 2014) de paperasse et d’etude pour encore 5 ans de travaux. Ces delais sont beaucoup trop long. ils doivent etres raccourcis. Dans d’autres pays on creuse une ligne complete en 9 ans !

C’est une très bonne chose le prolongement de la ligne 11, il faut évoluer avec son temps certes, mais je pense qu’avant toute chose il serait préférable d’améliorer et de moderniser la ligne 11 avant toute chose.

C’est une très bonne chose de voir nos transports se développer et surtout de casser l’image Paris/banlieux. Deux points me viennent à l’esprit : il faudra bien penser au choix d’un nouveau matériel roulant. La ligne 11 actuelle est plus court en quai et les trains ne disposent que de 4 voitures surchargées à toutes heures. Je ne pense pas que le projet prévoit l’élargir les quai. L’augmentation du nombre de voyageur doit-être prise en compte pour ne pas renouveler les erreurs faites sur la ligne 13 !! pourquoi ne pas fusionner la ligne 11 avec la ligne 10 (sachant bien sûr que cela à un coût supplémentaire). Châtelet > odéon Cela ferait une ligne du nord/Est au Sud/Ouest. Je reconnais que cette idée ne doit pas être simple à prévoir.

La station liberté est superflue. Elle est à moins de 500m de chaque autre arret. vouloir ouvrir toujours plus d'arrêt est nuisible, Mieux vaudrait allouer des fonds à la reconvertion des immenses parkings de toutes ces immeubles et restreindre le traffic automobile. La désserte du centre commercial est une solution technique et financière périlleuse pour des voyageurs qui transporteront leurs sommiers dans le métro. Domus bien sur ne payera rien pour avoir le privilège de rabattre toujours plus de monde vers le monstre commercial de l'échangeur. La boissière a besoin d'une désserte en transport plus éfficace

2019 !!!!!c'est trop long, les études ont commencées depuis plus de 10ans date a laquelle je me suis installée a Romainville avec 2010 comme date butoir du prolongement de la ligne 11. Arretez de perdre du temps, c'est de nos vies qu'il s'agit, les pertes de temps dans les attentes de bus, le stress d'etre sans arret serré dans les heures de pointes...et j'en passe pour tous les usagers je n'ai qu'un mot : URGENT.

Bonjour, le prolongement de la ligne 11 est mieux que rien. Pour moi la priorité doit être donné a des tangentielles pour éviter PARIS. Le tracé 2 est le moins pénalisant pour NOISY-LE-SEC-LE-SEC le SEC car on ne peut pas dire qu'elle soit avantager avec le prolongement qui effleure a peine la commune et qui desservira plus une zone d'activité que des quartiers. Cordialement.

Il serait judicieux de combiner les deux tracés (type ligne7bis), le tracé N°2 est plus pénalisant pour les habitants du quartier de La Boissière qui habitent vers la station Etienne Dolet. Pour se rendre à la station Ruelle Boissière, il sera nécessaire de prendre l'autobus N° 102, à pied il faut une vingtaine de minutes. Quelque soit le tracé choisi, le centre de Paris se rapproche de Rosny, ce qui est bien pourn les gens qui travaillent ou qui fond des recherches dans les Bibliothèques et Archives de Paris

Suis aux anges que ce projet se concrétise enfin .... suis arrivée aux Lilas en 1976 et déjà on parlait de ce projet. Et enfin nous y voilà.... Alors je vais avoir une station au pied de chez moi, ça c'est super extra génial... l'inconvénient est ... que malheureusement je n'aurai plus le bonheur d'être assise tout le trajet jusqu'à République puisque la Mairie des Lilas ne sera plus en tête de départ. Mais tant pis. Un conseil : achetez vite sur les futurs communes concernés car les prix vont .... flambés. :-)

La ligne 11 est déjà très chargée, voir saturée, le matin à la station Goncourt : il est presque quotidiennement impossible de monter dans les rames et il faut attendre 9h, 9h15 pour pouvoir y acccéder. Actuellement, à la station République, l'évacuation du quai est très longue vers les sorties et les correspondances. Le prolongement de la ligne va aggraver cette situation : comment cela va être pris en compte ?

J'ai lu une bonne idée sur un autre commentaire : envisager ensuite le prolongement de la ligne 11 jusqu'à la gare de Bondy pour donner une corresponance avec la branche Chelles du RER E et avec le tramway T4. Petit prolongement, surement pas très cher (1 à 1,5 km seulement). et très grand avantage pour les clients du RER E. Pourquoi pas ?

je serai favorable qu'il faut mettre le tracé 2 parce que cette ligne du métro parisien (ligne 11) doit se faire en aérienne à partir de la station boissière et jusqu'au terminus rosny-bois-perrier pour la première fois de son histoire.

Ce prolongement est envisagé depuis l'entre 2 guerres ; maintenant on nous annonce la mise en service pour 2019 !!!!! C'est trop loin !! Il est évident que les projets avancent lentement faute de financement (pas de financement de réalisation prévu dans le contrat de plan Etat Région 2007/2013 pour le prolongement de la ligne 11). On parle d'une mise en service du prolongement du tramway t1 en 2015 or, l'utilité économique de ce projet de plus d'1/2 milliard est fortement contestable. Les budgets n'étant pas extensibles, son financement ne ferait que retarder celui de la ligne 11 et donc sa mise en service dans des délais raisonnables. L'attente du prolongement de la ligne 11 est unanime alors faisons la en priorité

Bonjour, Pourquoi la station Liberté est-elle placée si près de Marie des Lilas, et non pas à equidistance entre cette dernière et la place Carnot ? Le tracé 1 est-il définitif ? Merci de m'éclairer

je trouve que prolonger le métro est une excellente idée. Pour preuve, souvent sur Paris le soir, j'ai du mal à profiter de mes soirées car le RER ne reste pas assez tard. De plus, la ligne 11 est trop courte (bien que longue en distance malgré le peu de stations). Le secteur manque seulement du métro, sinon il est assez bien desservi. Concernant le tracé exact, je ne peux me prononcer, mais en règle générale, prolonger le métro ne peut être qu'avantageux pour réduire le nombre de personnes dans les RER, Tramway ; bus, trafics routiers... les voyageurs seront mieux répartis.

l faudrait avoir plus de précisions sur l'endroit exact de la station à Noisy le Sec car je ne vois pas vraiment ou il passerait. (en espérant que ça ne soit pas près du RER) !!

Nous sommes le 16 septembre 2010. Plus aucun nouvel avis depuis le 13 septembre. Est-ce normal ?

Bonjour, pourquoi faire une partie aérienne sur le tracé 2. je ne pense pas que ce soit une question technique, mais de coût . Car dans Paris nous avons des stations très profonde "abbesses est à 36 mètres sous le sol. déjà nous avons des problèmes de bruits avec l'autoroute ,avec le métro aérien ce sera un bruit en plus.

je conçois tout à fait que le projet soit positif mais quelles conséquences cela aura sur la tranquilité des habitants de communes concernées pendant la durée des travaux et quelles conséquences financières (augmentation des impôts ?) merci

Etant habitante du quartier bois perrier, avoir une station de métro est une tres bonne nouvelle. par contre le delai est trop long je comprends que les travaux puissent prendre du temps mais les phases de concertation ne peuvent elles pas être réduite ?..

Travaillant sur Paris, un métro à Romainville représente un gain de temps pour mes trajets quotidiens. Place Carnot étant dans la Tranche 1, je croise les doigts que cette station soit mise en service avant la date prévisionnelle de 2019 !

Ce projet n'est pas mal, bien qu'une station desservant un centre commercial me paraît un peu triste. Ce serait peut-être plus judicieux de desservir les habitations et le centre des communes comme Noisy-Le-Sec RER, ou Bondy. De plus, les noms "Liberté" et "Boissière" existant déjà pour des stations de métro, je vous propose "Romainville-Centre" ou "Mairie de

Romainville" (ou simplement "Romainville") à la place de "Liberté". Et "Dhuys-La Boissière" ou "Renardière" ou encore "Parc De Nanteuil" à la place du nom "Boissière".

Je suis contre

C'est bien de vouloir prolonger la ligne 11, mais nous à Vincennes, ça fait des lustres qu'on attend un prolongement de la ligne 1 aux Rigollots ! Attendre plus 10 ans sachant que le Tunnel est déjà construit, c'est un peu fort de café !

Dommage que la réunion publique du Trianon ait été accaparée par les élus municipaux, ces personnes ont d'autres tribunes à disposition.....

Pas de station entre celle « Liberté et Pl. Carnot » ? Vous faites l'impasse sur le centre de Romainville alors que c'est là qu'il y aura le plus de passagers qui sont susceptibles d'utiliser cette station ! Vous avez répondu, hier soir 16 septembre, qu'il n'y aurait pas assez de passagers pour qu'une station soit faite à cet endroit, déplacez-vous sur le terrain ! Ne restez pas derrière votre bureau en regardant des cartes et plans, en écoutant Pierre Paul Jacques pour connaître la population. Je vais l'écrire dans l'article (lesgrands-champs.over-blog.com) que je vais faire sur cette réunion et je suis sûr que votre réponse sera appréciée par les Romainvillois Vous avez dit que vous alliez revoir ça, ou propos similaire, les Romainvillois vous y invitent, j'en suis sûr. Faites-nous connaître l'avancement de ce prolongement à tous les stades.

Le trace n°2 me paraît plus pertinent car : il passe dans ces zones où il y a plus de circulation et d'activités et il comporte une gare de plus ce qui permettra une meilleure desserte.

Je réside dans la rue Saint-Germain à Romainville. Ma fille et moi, prenons le métro tous les jours à Mairie des Lilas. Nous attendons bien-sûr avec impatience le prolongement.Pourquoi attendre 2019 ? La ligne doit-elle être entièrement réalisée pour l'utiliser ? On pourrait imaginer une mise en service partielle. Merci en tout cas pour ce site

ce prolongement est une tres bonne idee le mieux est que ce soit le tracé 2 qui soit adopter car sa permeterai daller dans les magagins domus en ce qui concerne les gens qui se plaignent du monde aux heures de pointe et des travaux trop long, il y aura un wagon supplémentaire pour le métro et comme les stations ne sont pas adapté pour 5 wagons il va falloir refaire toutes les stations pour que le métro puisse pouvoir laisser descendre tout le monde donc toute la ligne doit etre refaite ce qui prend énormément de temps

Je choisis le tracé 2 pour le prolongement de la ligne 11.

Choix du tracé N°2

Jérémie XXXX Rosnéen depuis 5/6 ans environ, Madame, Monsieur, Et si la ligne 11 était prolongée jusqu'en centre-ville de Rosny-sous-Bois ou même encore mieux jusqu'en plein milieu de la rue Victor Hugo, du côté des logements des 10 000 Rosiers ....POURQUOI ? La ligne A est une catastrophe : depuis 3 mois, les jours normaux sans aucun incident se comptent sur le doigt de la main !!! Rails cassés, cateners cassés, signal d'alarme tiré, passagers malades, touristes qui avec leurs grosses valises mettent assez souvent un temps phénoménal à monter ds le RER A sur Disney ainsi qu'à la gare de Lyon et cela contribue

encore plus aux multiples retards !!! Et depuis février 2010, en moyenne tous les 2 jours une grosse panne ou des rames bondés !!!!Depuis 3 mois, j'ai dû demander à avoir de multiples bulletins de retard RATP de 15, 30 et même plus de 30 mn !!! Le RER A est une catastrophe, la ligne de RER E nettement plus fiable est à 15 ou 18 mn de marche depuis le lotissement des 10 000 Rosiers, un très gros lotissement de 23 bâtiments, donc environ 2300 à 2500 personnes y vivent et n'ont d'autres choix que de prendre le catastrophique RER A qui est par ailleurs très souvent bondé. Pourquoi une rame simple même en horaires chargés et pourquoi pas systématiquement une rame double aux horaires chargés ? Debout, c'est 20 mn minimum de RER. Pas top !!! Entre 2300 et 8 000/ 10 000 usagers concernés pr le secteur Fontenay-sous-Bois zone industrielle, quartier pavillonnaire de la 1/2 de la rue Victor Hugo, les 10 000 Rosiers, etc.Merci de votre réponse. Jérémie XXXXX

Comment cela sera t il possible de prévoir les futures rames à cinq voitures, sachant qu'actuellement les quais de la ligne 11 ne peuvent accueillir que quatre voitures ? Pourquoi n'est il pas prévu une sortie sur la future place des commerces à Romainville ?

Allez-vous enfin tenir vos promesses ?Depuis le temps que des réunions sont organisées à ce sujet !Que d'énergie dépensée pour rien. On veut du concret et non des promesses sans suite.

Ok pour le tracé 2 c'est une bonne chose de prolonger le metro mais le temps pour la mise en service est un peu long

Bonjour, Je voudrais savoir pourquoi la station "Liberté" n'est pas à équi-distance de "Mairie des Lilas" et "Place Carnot" (problème technique ? sortie pré-existante ?) Merci de votre réponse.

JE SUIS UNE MAMAN SEULE AVEC 4 ENFANTS CHACUN SCOLARISE OU EN APPRENTISSAGE DANS DIVERS ARRTS PARISIENS. J'AI DES HORAIRES DE TVL EXTREMEMENT COMPLIQUES. JE VDRAIS HABITER ROMAINVILLE (REPUBLIQUE OU LOUISE DORY) ,MONTREUIL (BD BOISSIERE) OU ROSNY (VERS RUE HUSSENET) MAIS TTES LES OFFRES D'APPARTS. QUE J AI TROUVEES EXIGENT L EXTENSION DE LA LIGNE 11 POUR QUE MES 4 ENFANTS VOYAGENT EN SECURITE LE SOIR SANS PRENDRE DE MULTIPLES CORRESPONDANCES. PLUSIEURS DE MES AMIES SONT DANS MON CAS ET ONT RENONCE A CES BANLIEUES UNIQUEMENT POUR CE MOTIF !! C EST BIEN DOMMAGE ET CA NOUS CAUSE DU TORT AUSSI PROFESSIONNELLEMENT. OU EN EST L AVANCEMENT REEL DE L'EXTENSION LIGNE 11 ? QUAND ON QUESTIONNE LES GENS DANS LA RUE, ON NOUS PARLE DE CHIMERE, D UTOPIE... POUVEZ VS ME REPONDRE PRECISEMENT SVP ?? JE DOIS CHANGER D'APPARTEMENT RAPIDEMENT. MERCI

Bonjour, c'est ce qu'on attend depuis des années ! ça va vraiment nous faciliter la vie ! merci

Pour contourner le débat "pour ou contre le viaduc", à mon sens totalement stérile, je souhaite que soit envisagé une variante du tracé 2 en enfouissement total sur tout le parcours de Boissière 2 à Rosny Bois Perrier, avec, surtout, une station Londeau-Domus à "mi-chemin" entre la Cité scolaire de Brément et le centre commercial Domus. Cette station, placée en souterrain, côté Londeau, aux abords de la bretelle d'accès à l'autoroute A3, sens Banlieue-Paris, aurait l'avantage de desservir réellement le Quartier du Londeau, les lycées et aussi

Domus, surtout si on imagine deux sorties de part et d'autre de l'autoroute : l'une du côté du Londeau et l'autre du côté de Domus. Le projet prendrait dans ce tronçon là réellement tout son sens, en permettant le désenclavement du quartier de Brément-Londeau. L'inconvénient de cette solution est qu'il faut passer sous l'autoroute une première fois du sud vers le nord et une seconde fois du nord-ouest vers le sud-est, pour rejoindre Rosny Bois Perrier. Mais, je ne doute pas que techniquement cette solution soit possible. D'autant que le fait de rallonger un peu la portion du tracé vers le nord doit permettre de pouvoir plus facilement le laisser totalement enterré. Il me semble en tout cas que cette solution mérite d'être étudier sérieusement. Une noiséenne.

Bonjour,Ravie de voir ce projet prendre forme (j'espère), car nous allons aménager à Noisy le sec bientôt !! Il est vrai que 2019 parait quand même très loin ! Croisons les doigts donc pour que les travaux commencent le plus tôt possible. Pas encore d'avis pour le tracé 1 ou 2 !

C'est vraiment trop long tout ça !!! Ne pourrions-nous pas faire preuve de dynamisme pour une fois et ne pas céder à la lenteur administrative ? Déjà 6 mois pour dépouiller les résultats de la concertation ! Je peux vous aider si vous voulez, en général je suis efficace en matière d'organisation ! Encore 9 ans à galérer avec le 102 !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Pour moi les deux tracés sont équivalents puisqu'ils passent par le boulevard de la boissière. Mais vite vite.....9 ans encore, c'est trop !

C'est trop beau pour être vrai : la station du projet 1, à 50 mètres de chez moi, est parfait...mais le 2 ira aussi, l'essentiel est que le nord de Montreuil soit servi.

bonjour j'habite sur le boulevard boissière et je suis très intéressée par le prolongement de la ligne 11 ; mais les personnes qui sont dans ce quartier en entendent parler depuis plus de 30 ans ; est ce que cela va se faire réellement ? de plus je souhaite que le tracé 2 soit pris en compte car il dessert domus quand on connait les difficultés du bus 102 pour y parvenir rapidement ....merci par avance de considérer mon message

C'est un très beau projet et nous sommes ravis de ce prolongement. Pas de préférence quant aux 2 tracés, le nord de Montreuil avait grandement besoin d'une meilleure déserte.

Très beau projet. Quel que soit le tracé.Par contre, j'espère que les bus 105 continueront des circuler avec la même fréquence pour assurer une desserte plus fine. J'ai peur qu'entre le prolongement de la ligne 11 au nord et du T1 au sud, les bus finissent par être complètement supprimés, voire à passer beaucoup moins souvent (ce qui atteint à peu près le même résultat : ils perdent leur intérêt et on devra marcher beaucoup plus qu'avant pour trouver une station de tram ou de métro).

Passez par où vous voulez, tracé 1 ou 2... MAIS PASSEZ VITE, le bus 105 me donne des boutons !

Entièrement d'accord pour la réalisation de la phase 1 de la Ligne 11 jusqu'à l'Hôpital Intercommunal, voire même jusqu'à La Boissière, et pourquoi pas jusqu'au Fort de Rosny. Par contre, la phase 2, qui passe en périphérie de la ville et non par le centre ville et un non sens car très loin de tous les équipements administratifs (mairie, commissariat, poste

principale, etc.…). Le tracé de la phase 2 est donc à revoir dans l'intérêt du plus grand nombre des Rosnéens

Pour le trajet 1 : Je pense que le métro a plus une vocation à aider les personnes à se déplacer plutot que de réaliser un plan commercial... De plus le bruit de l'autoroute est déjà bien présent, ne pas en rajouter en plus. Si l'on enlève le Domus, il n'y aurait pas de deux propositions, le tracé 1 coule de source...

La ligne 11 sera prolongée en banlieue de sorte que sa longueur soit environ doublée, il faut sérieusement étudier la possibilité d'une reconversion de la partie actuelle de la ligne au roulement classique fer sur fer. Pourquoi le pneu est une impasse ? • le pneu est coûteux, gaspille de l'énergie, coûte plus cher pour équiper la voie et oblige à des investissements lourd pour convertir des lignes précédemment en roulement classique. • le matériel, plus spécifique, ne peut pas être renouvelé en faisant jouer un aussi large appel à la concurrence que pour le fer. Les réseaux sont prisonniers des constructeurs de matériel qui peuvent plus imposer leurs prix.• le pneu pénalise profondément les projets de reprise d'infrastructures existantes ; même si ce n'est pas le cas à ce jour, on peut imaginer plus tard des prolongements exploités par du métro sur des emprises libérées par les compagnies de chemin de fer. Le pneu, des arguments qui ne tiennent pas à l'examen :• Le pneu est plus confortable et plus silencieux, cet argument s'est révélé depuis longtemps faux. Le matériel fer moderne est tout aussi confortable avec un niveau de bruit analogue : ce qui fait la différence est la qualité de la pose de la voie.• Il est impossible de faire du pilotage automatique intégral sans pneu. Ceux qui avancent cette contre-vérité ne sont jamais allés ni à Ankara, ni à Copenhague, ni à Londres, ni à Nuremberg, parmi les villes où des métros sans conducteurs roulent depuis plus de dix ans pour certaines.• Le pneu freine et accélère plus rapidement que le fer : cet argument est pauvre car en effet freiner et accélérer plus rapidement ne se justifie pas lorsqu'on transporte des passagers debout (la RATP qui exploite le métro à Paris a l'expérience de personnes âgées blessées à la suite d'une chute survenue à l'occasion d'un freinage d'urgence, et cela avec du matériel fer). Si on peut rentrer en station à 70 km/h avec du matériel pneu là où le fer roule à 45 km/h, pour certains voyageurs debout il est vraiment préférable d'être dans la rame qui roule à 45 km/h !• le pneu monte mieux les rampes que le fer. Oui mais le fer monte très bien les rampes : la ligne 11 avait du matériel fer avant d'être équipée en pneu et l'exploitation en fer se faisait convenablement avec du Sprague. Nous avons l'exemple de tramways moderne Citadis (roulement sur deux rails avec des roues en acier) qui montent des rampes de 95 o/oo % (pente maximale sur une ligne de 12,3 km avec une dénivellation de 542m à Ténérife). Le matériel fer du métro peut en faire tout autant. Il faut se souvenir qu'au départ le matériel fer MF 67 avait 5 motrices et a été ensuite ramené pour des raisons d'économie à 3 motrices et 2 remorques ; la ligne 3 a de fortes rampes et est équipée ainsi).• Enfin il n'y a pas de différence significative dans les vitesses commerciales de lignes comparables exploitées en fer ou en pneu. En contre partie les métros sur pneus sont plus gourmands en énergie, comme l'écrit d'ailleurs l'assistante du Directeur de la Ligne 4 et responsable de la communication de l'Unité, dans un forum de la RATP : "En outre, le roulement sur pneumatiques génère plus de chaleur que le roulement sur rail. Cet apport continu de chaleur en tunnel élève la température. Le nombre très important de trains en circulation sur la ligne 4, très fréquentée par les voyageurs, accroît encore le phénomène."Revenir à la seule solution raisonnable, un métro sur fer ; est-ce possible ?Il faut bien avoir en tête que la cohabitation de matériel fer et pneu a déjà été vécue sur les lignes 11, 1, 4 et 6 à l'occasion de l'équipement de celles-ci en pneu. Le matériel fer circule en utilisant seulement les rails se trouvant à écartement normal entre les pistes pour pneu et avec un

frotteur de prise de courant à action latérale en plus du frotteur à prise verticale.Il y a déjà du matériel fer qui circule sur les lignes équipées pour le pneu, dont la ligne 14 ; il s'agit des trains de travaux. Les trains de travaux sont limités à 30 km/h mais lors des périodes de transition vécues par les lignes converties au pneu, en particulier pour la ligne 1 où cette période a duré plus d'un an, les deux types de trains assuraient une exploitation à vitesse commerciale normale.A Paris le "tabou" commence à être levé, malgré une forte résistance que peut expliquer une culture d'ingénieurs qui renâclent à reconnaître qu'ils se sont fourvoyés.

Je trouve que c'est un très bon projet, car on a du mal a circuler dans la banlieue en elle meme, il faut utiliser plusieurs bus alors que parfois c'est juste a coté. Je trouve qu'il est plus facil d'aller sur paris que d'aller en banlieue. Cela nous facilitera la circulation, et ainsi un gain de temps.

Une station au croisement gabriel péri/ charles de gaulle à rosny aurait été judicieuse car elle aurait permit aux gens du centre ville d'y accéder et également au quartier des portes de rosny

Je suis très favorable à ce prolongement de la ligne 11, mais il ne faudrait pas que la Ville de Noisy le sec, toujours aussi en retard dans ses projets, en "profite" pour ne pas prolonger le Tram T1 dans la ville, au prétexte, bien sûr falacieux, que nous serions assez bien desservis comme cela ! Au contraire, il faut se dépêcher de prolonger T1 jusqu'à la Place Carnot, et au-delà, pour que le maillage avec la ligne de métro soit en place, quand les travaux sur la ligne 11 en seront là. Et pas l'inverse. Et pas "fini le T1" !!! Une noiséenne.

Bonjour, Enfin ! on distingue un reflet de la jupe de l'Arlésienne, depuis des décennies que ce prolongement est attendu et annoncé, voire vendu prématurément par certains rats de l'immobilier notamment. Ceci dit, neuf ans c'est trop long, d'autant plus qu'il y aura peut-être des retards, dépassements de budgets et autres désagréments. Merci de prévoir impérativement une ouverture partielle lorsque les travaux auront atteint la place Carnot, d'autant plus que le tunnel est déjà creusé, d'après une communication précédente des élus

9 ans c'est très long !Prévoir le projet en 2 phases serait une excellente chose : concrètement les habitants des lieux les plus proches de la Mairie des Lilas pourraient commencer à jouir de ce prolongement avant ce délai de 9 ans, et plus psychologiquement, c'est bon pour la dynamique du projet !Tout en sachant que les habitants directement concernés par les stations suivantes pourraient déjà bénéficier de cette phase 1 : eux aussi pourraient se retrouveraient moins éloignés du fameux "métro le plus proche".En conclusion, je suis POUR le prolongement, et POUR un projet en 2 phases !

bonjour j' aimerais que la ligne 11 va jusqu' a la boisier car le bus 301 fini a 21h tu soir est pour rentre cher soi ces compliquer meme si il pouvais aller jusqu a mairie de montreuil serais mieux encord .merci

Qui ne voudrait pas avoir un métro prés de chez soi ??? C'est moins cher, plus rapide, et moins d'attente (quand ce n'est pas la gréve). Je dit oui au prolongement, cela facilitera la vie de plusieurs personnes qui travaillent sur Paris.

Bonjour à tous,Je désire savoir pourquoi la construction du métro prendra autant de temps car cela fait depuis maintenant près de 15 ans que ce projet de prolongement existe ?

Bonjour à tous,Est-il envisageable que le prolongement de la ligne de métro se fasse jusqu'à Rosny Centre ?

Les investisseurs du Tertiaire se doivent de considerer cet échéancier avec plus de critique compte tenu du temps déjà écoulé depuis les premieres promesses d'alongement de la ligne 11. Les Employé(e)s méritent de disposer de cette accessibilité vers leurs lieux de travail ou de résidence afin qu'effectivement ils puissent passer de l'ére de l'"Usager" à l'ére du "Client". Les Pouvoirs Publics doivent donner un messsage de Priorité au désengorgement de la Ligne A du RER en créant des altenatives de trajet aux Clients.

Consultation des futurs "clients" de la ligne 11, très bien. Mais quid des actuels ? Savez vous qu'à 8 H30 au M° Telegraphe les wagons sont pleins ? auriez vous oublié que les rames de la ligne 11 sont les plus petites du réseau avec 1 wagon de moins que ses grandes soeurs ? Pourquoi ne pas prolonger la ligne 9 sur Rosny plutôt que la ligne 11 ? il ne s'agit pas d'exclure de nouveaux usagers mais de facto, la ligne 11 est déjà bondée avec une fréquence déjà très soutenue. Mais au vu même de la consultation, il y a fort à parier que le ressenti des usagers parisiens ne soit pas recherché. Tant pis, on prendra la voiture puisque la banlieue prendra le metro ! Cordialement

Noisy le sec le : 26 09 2010 Je pense que le tracé N°2 est plus intéressant car pour le même prix au final il offre 1 station de plus (prix compensé par la section aérienne qui de plus offre un trajet plus agréable qu'en tunnel même si cela est un détail vu le côté pratique que cela apportera !) Ce prolongement est attendu depuis tant de décenies que le voir arriver pour la fin de celle qui commence est rassurant ! Je pense que pour parfaire le tout il faut déjà prévoir sérieusement le prolongement de la ligne 9 de "mairie de Montreuil" à "La Boissière" de manière à offrire une correspondance entre les 2 lignes pour bien mailler le réseau (pour le moment le métro urbain n'offre aucune correspondance en dehors de Paris).Alexis DEMOURES

Bonjour,malgré mon éloignement géographique, je suis utilisateur du réseau de transports en commun de la région parisienne et je voudrais insister sur un point qui pourrait éventuellement intéresser pas mal d'usagers.Dans l'hypothèse où la variante n°2 du tracé serait retenue, ne serait-il pas bon de construire un véritable pôle d'échanges au terminus de Rosny Bois-Perrier accolé au centre commercial existant ?Je suis convaincu que cette option mérite une attention toute particulière et ce pour les raisons suivantes :> création d'une gare routière pouvant accueillir en plus des lignes de bus déjà existantes (102-116-121-143) d'autres ne passant qu'à proximité comme les lignes 145-221-346. > courte déviation des lignes de bus autoroutières 221-351-702 par ce pôle d'échanges permettant aux usagers de ces services de choisir de prendre le RER E ou la ligne M 11 à Bois-Perrier ou la ligne M 3 à Gallieni comme cela se fait aujourd'hui. > proposition d'un parc-relais conséquent à l'intersection des autoroutes A3 et A86 connecté à ce pôle d'échanges régional afin de décharger une part importante du trafic automobile saturé à toute heure. Ce P+R serait accessible par l'échangeur en amorce de l'A86, donnant sur le centre commercial et l'avenue du Général de Gaulle près du Cimetière Nouveau. Un autre accès de proximité pourrait par la suite être créé depuis le Boulevard d'Alsace-Lorraine.Il est à noter que la création de ce pôle multimodal permettrait un accès encore plus facile vers les établissements scolaires situés aux abords de la rue de Brément à Noisy-le-Sec, les élèves représentant une forte proportion des déplacements par bus notamment aux heures d'entrée et de sortie des cours. Cordialement

La ligne 11 est déjà saturée alors qu'elle bénéficie d'une haute fréquence de train du fait que la ligne est courte. Prolonger la ligne sans étudier ce problème de saturation conduirait à reproduire la même erreur que sur la ligne 13, aux conditions de transport inhumaines pour ses usagers. Il faut mettre en oeuvre des solutions complémentaires à une simple prolongation comme par exemple la mise en place d'un tramway en surface pour des courtes distances (tramway qui existait déjà auparavant), l'agrandissement des quais et des trains ou,idéalement, la création de nouvelles voies dédiées avec des trains express comme à New York qui permettraient aux habitants du 93 d'accèder en deux stations seulement à république et chatelet...). Soyons créatifs et ne reproduisons pas les mêmes erreurs que par le passé

Enfin les stations vont voir le jour, pas trop tôt. Encore trop d'années à attendre ce qui est bien dommage, mais les personnes seront plus gagnantes au niveau du trajet et du temps en moins.

Madame, Monsieur,Je constate qu'une des stations du tracé déjà déterminé - qui n'est pas soumis à question - est nommée "Liberté". Je souhaiterais savoir s'il s'agit de son nom définitif ou non, car une station portant ce nom se trouve déjà sur la ligne 8. Je sais que ces deux stations ne sont pas du tout situées au même endroit, mais ne serait-il par opportun de lui attribuer une autre dénomination, les personnes n'étant pas habituées aux transports en communs sur la région capitale pouvant être amenées à perdre leur chemin. Cordialement.

Bonsoir, Vivement la concrétisation de ce projet magnifique. J'habite à proximité de l'hôpital André Grégoire. Liaison directe jusqu'à chatelet. Maillage pertinent. J'espère que le financement sera au rendez-vous et que le calendrier sera respecté. Je serai attentif à l'avancement de ce projet. Plusieurs personnes autour de moi sont vivement intéressées. Transmettez le message Monsieur le garant. Merci à tout ceux qui contribuent à sa réalisation

On été estimés à 70 000 voyageurs supplémentaires par jour. Soit une augmentation de plus de 2 tiers du trafique actuel. En heure de pointe, la ligne dispose déjà du débit maximum possible (à savoir 1 rame toutes les deux minutes) et nous sommes déjà très serrés ! Je doute que la remorque supplémentaire soulage suffisamment le trafique. Donc voilà, ma crainte et de voire reproduire avec la ligne 11 les mêmes erreurs qu'y ont été faites avec la ligne 13, et avec le T2 (sous estimation de la fréquentation).

Bonjour, j'ose me poser une question : comment des aménageurs peuvent-ils avoir l'idée de développer un métro en viaduc (phase 2) dans une zone aussi potentiellement dense aux portes de Paris ?? Pourquoi rajouter encore un élément qui compliquerait davantage la densification (mot clé n'est-ce pas du développement urbain moderne ?) et donc l'aménagement durable de ce territoire ? Pourquoi ne pas voir pour une fois un peu plus loin que le court terme et penser au futur ? Petite colère supplémentaire en passant : Madrid a réussi à doubler son réseau de métro dans les quinze dernières années et dépasse largement le réseau parisien ; Paris a besoin d'une dizaine d'année pour réussir à achever des travaux pour des prolongements de moins de 10 km (ligne 4 et ligne 12), sans compter les années de concertations préalable. J'aime être optimiste : Paris ne sera jamais le "Grand Paris"

Je préfère le tracé 2 car il dessert le centre commercial Domus ! Mais j'espère que les travaux ne prendront pas du retard : 9 ans, c'est encore loin...

Bonjour, En dehors de toute considération esthétique ou de chopix de tracé (bien que je trouve le tracé 2 beaucoup plus pertinent !), j apprécierai que des éléments plus concrets sur l impact en terme de commercialité pour romainville soit abordés. L apport de nouvelle stations de métro va profondément changer le centre ville ; Il suffit de comparer le centre ville des Lilas à celui de Romainville pour bien voir que le Métro, c'est la vie du petit commerce et le petit commerce, c'est la vie des centre ville ! En tout cas, faites en sorte qu'il arrive le plus tôt possible...

Personnellement je serai pour le tracé n°2 qui permet d'acceder au centre commercial Domus.

On ne peut que se réjouir de la prolongation d'une ligne de métro, mais plus encore lorsque l'on est directement concerné.Nous avions un sentiment, peut être injuste, que le développement des lignes de métros favorisé plutôt des axes nord-sud.Enfin, on ne peut que se réjouir de la desserte de nombreux francilliens qui résident à Rosny, Romainville et qui se rendent quotidiennement sur Paris, à raison de deux trajets par jours et au moins 5 jours par semaine.A l'heure où la communication et la transmission sont favorisées par tous moyens et de tous temps, le prolongement de la ligne 11 s'inscrit dans cette nécessité de favoriser le déplacement de millions de personnes et cela contribuera, à terme, à désenclaver des cités où il existe une très grande concentration de population.Nous attendons avec impatience le début des travaux et leur aboutissement. Rosny, à une 20aine minutes de la Place du Chatelet : C'est formidable et merveilleux.Nous serons patients et apprendrons à vivre avec les désagréments que les travaux vont générérer, mais ce sera pour un avenir meilleur et une vie améliorée.Fouzia, une habitante de Rosny sous Bois

Quel seront les futurs rames de la ligne 11 ? ce sera des MP73 ?

Je souhaite que l'on retienne le tracé n°1

Je trouve le tracé mieux adapté aux besoins de la population. En effet, la population de Noisy concernée par le tracé 2 peut bénéficier de 2 stations de Eole, Rosny 2 et Noisy avec une fréquence de trains forte à partir de Noisy

1- La ligne 11 est déjà très chargée ; même à 01h00 du matin nous voyagons debout. Le passage de 4 à 5 voitures suffira-t-il à absorber le surplus de passager notamment en heures de pointe ? Les zones traversées présentent une forte densité de population 2- la ligne 11 est inconfortable : les rames roulent vite, les arrêts sont brusques, les passagers ont chahutés quand ils ne manquent pas de tomber. Qu'est-il prévu pour améliorer les conditions de voyage ; a fortiori dans ce projet ? 3- La ligne 11 est mal ventilée. Il y fait plus chaud que sur les autres lignes. L'augmentation de la fréquentation de la ligne n'arrangera pas les choses. Qu'est-il prévu pour améliorer et assainir la ventilation de cette ligne ? 4- Les habitants des nouvelles zones desservies bénéficieront d'un accès plus rapide sur le coeur de Paris, mais dans quelles conditions (temps d'attente pour pouvoir monter dans la rame, sécurité, confort) ? A la station JOURDAIN, par exemple, devrons-nous, aux heures de pointe, laisser passer plusieurs rames avant de pouvoir monter dedans ?

2 stations de métro aux Lilas, 1 sur le territoire de Romainville. Pourtant, la future ligne traversera le centre de Romainville sur plus de 2 km. Distance entre "LIBERTE" et "PLACE CARNOT" : 1000 m. A égale distance de ces deux dernières stations se trouve la cité Cachin et ses 2400 habitants ainsi que tous les aménagements que réalise la ville (maison de

l’enfance, maison de la vieillesse, gymnase, médiathèque), et surtout un bassin de population de plusieurs milliers d’habitants et de nombreux commerces. La station "CARNOT" est située dans une zone pavillonnaire et servira essentiellement de correspondance avec le futur tramway. Beaucoup de Romainvillois ont pris leur calculette : sur la ligne 11 actuelle, la distance moyenne entre deux stations est de 500 m. La plus petite distance entre deux stations est de 300 m (Jourdain - Place des Fêtes). Ils ont ensuite pris un plan de leur ville : entre les possibles stations "LIBERTE" et "PLACE CARNOT", il y a la Place du 19 mars 1962 (place du marché) qui sera bientôt réaménagée et qui se trouve - heureux hasard - à côté de la cité Cachin et des nouveaux équipements de la ville. Distance entre "LIBERTE" et "PLACE DU MARCHE" : 500 m. Distance entre "PLACE DU MARCHE" et "PLACE CARNOT" : 500 m. Distance moyenne entre deux stations de la ligne 11 : 500 m ...CQFD ! Romainville ne doit pas subir le sort de Bagnolet, qui n’a eu le droit en 1971 qu’à une station de transit "Gallieni". Romainville ne veux pas faire les frais d’une planification qui, en voulant à tout prix créer des connexions à un réseau de transport, oublierait les habitants des communes traversées. COMME AUX LILAS, IL FAUT UNE DEUXIEME STATION DE METRO A ROMAINVILLE !

Il me semble que le tracé 2 passant par Domus serait plus judicieux pour mieux desservir et mettre en valeur ce centre commercial.

Je préfére le tracé 1 qui me semble avoir un tracé plus fonctionnel. Pourquoi ne pas faire une sorte de référendum des usagers des villes concernées afin de connaitre leur préférence ? Je trouve aussi beaucoup trop long le temps des réflexions pendant lequel les besoins de prendre sa voiture continueront. Cordialementnaitre leur préférence ? Je trouve aussi beaucoup trop long le temps des réflexions pendant lequel les besoins de prendre sa voiture continueront. Cordialement

Je suis pour le prolongement de la ligne 11, de plus le trajet me semble parfait. Il est devenu primordiale d’allonger cette ligne au plus vite, 2019 c’est long mais mieux vaut tard que jamais. En tout cas il es nécessaire de rattacher ce côtè est parisien au centre de la capitale par le bias du métro à l’image de la ligne 13.

c est trop genial j ’adore ce prolongement de la ligne 11 qui me menera à rosny rail le samedi apres midi _ alexandre 7 ans et demi

Enfin ... il arrive !!! "Enfin" relatif car nous avons le temps d’être impatient ... Je comprends bien les procédures pour des travaux de cette ampleur mais comment accepter qu’au quotidien, il faut attendre presque 10 ans :-(Prendre le bus de la Place Carnot à la Mairie des Lilas est un calvaire, entre le monde, les retards, les travaux, les stationnements en double file ! Le métro arrivera mais pour le moment, nous souffrons tous ! Bien entendu, on ne peut qu’être heureux de la décision de prolonger cette ligne de métro ... Je me souviens même avoir acheté mon appartement pour cette raison ...Vivement 2019 !

enfin on s’interesse à la banlieue est ;il est grand temps. Début des années 1980 la ligne 7 avait été prolongé à la Courneuve partie nord en depit de la grande longueur de la ligne puis quelques années plus tard, partie sud jusqu’à villejuif. Or cette ligne qui ne comporte que 13 stations (moins que la moitié qu’une ligne normale)n’a jamais fait l’objet d’une prolongation logique en direction d’une banlieue défavorisée. Du temps des tramways d’avant guerre, cette banlieue était beaucoup mieux déservie comme le montre le fabuleux livre de Jean Robert du

CNRS daté de 1992 ! et depuis cette date la situation n'a fait qu'empirer. C'est comme la situation scandaleuse de la ligne 13 dans la partie nord (Gennevilliers et Saint Denis/Villetaneuse) il est plus que grand temps ! très étrangement, on ne peut que s'étonner que la France et ses politiques trainent les pieds en matiere de transport, cela rappelle le XIXe siècle ou il a fallu attendre 1900 pour créer avec Bienvenu la création de la ligne 1 à Paris alors que la création du métro à Londres date de 1860. Avec les merveilleux ingénieurs que nous possedons Gustave Eiffel et son adjoint Koechlin (qui est en fait le vrai créateur de la Tour)on s'étonne que les politiques dorment en oubliant les électeurs qui les élisent ! et quel hérésie que cette sois disante double boucle qui ne reglera rien. Et si l'on se servait de la A86 pour faire une ligne de metro avec de vrais conducteurs, ce qui économiserait beaucoup d'essence et de pollution. Il faudra cesser de marcher sur la tete, car les solutions sont simples et moins cheres qu'on le pense. Je pourrais continuer longtemps sur ce theme. bonne journée a tous

Je suis tout à fait en accord pour le prolongement de la ligne 11, je réside actuellement à Porte des lilas sur la ligne 11 et ce prolongement me permettrais de gagner du temps car je me rends souvent à Rosny sous Bois ce qui me fait faire pas mal de détour pour rejoindre ma destination. C'est un projet très intéressant.

Concernant le tracé 2, le tunnel sous le bd de la Boissière à partir de la station" hôpital "s'écarte t-il plus du boulevard que le tracé 1 ? on le voit légèrement sur les plans mais qu'en est-il en réalité ? Le viaduc aura t-il des feux clignotants ou de sonneries de Boissière 2 à Domus Londeau en plus des 60/ 70 décibels ? sous le bd de la boissière a combien de profondeur sera creusé le tunnel, quel impact sur les maisons en surface ?

La proximité de Val de Fontenay permet à de nombreux Rosnéens d'utiliser les lignes de RER A et Eole (train direct) pour se rendre à Paris en moins de 10mn. Le budget que la Région et l'Etat va devoir mobiliser pour la réalisation de la phase 2 serait plus utile pour améliorer l'existant des transports. Dés à présent une partie de cette somme pourrait être allouée pour répondre à des besoins urgents, par exemple : - Augmenter l'offre de transport sur Eole en réduisant l'attente entre chaque train de 15 à 10mn. - Investir dans des trains à étage sur la ligne A, pour d'une part, augmenter l'offre de transport aux heures de pointe, et d'autre part, mettre plus de trains en circulation le soir. - Faire prolonger l'heure de service des RER le week-end et fériés. Dans le cas ou il reste du budget, celui-ci peut être mis à contribution pour commencer rapidement les travaux de prolongement d'Eole sur l'ouest de Paris. Sinon, ce sera encore au moins dix ans de souffrance pour les usagers de la A qui sont transportés dans des conditions déplorables avec des trains surchargés. On nous dit depuis plus d'un an qu'il y a plus 1 million de voyageurs au quotidien sur la A … Et demain combien serons-nous ? Pendant ce temps là, le nombre de voyageurs sur la ligne 11 passerait de 26 500 à 36 000 voyageurs jour avec le prolongement. Il n'y a pas photo ! La phase 2 peut attendre ! Surtout en plus si le tracé 2 était retenu et que son principal but est de desservir les vitrines des 2 centres commerciaux de Rosny sans passer prés des centres administratifs de la ville. Nos impôts doivent être utilisés pour servir le plus grand nombre en matière de transport et non pour des intérêts particuliers.

Il faudrait une station de plus pour aller jusqu'à la gare de Bondy où passe le RER E (trains de Chelles-Gournay) et où aboutit le tram-train T4 dont le prolongement à Montfermeil est aussi prévu.

bonjour j’habite montreuil depuis 1992, je suis bld de la boissière à côté de l’hospital et je souhaite que le trace 1 soit accepté car pour aller à la mairie de montreuil au métro il n’y a que le 129 et parfois c’est impossible il y a trop de monde en plus pour les gens qui vont à l’hospital ce serait mieux et puis se serait en tunnel et en ligne droite donc bien que n’étant pas spécialiste de ce genre de travaux je suppose qu’il est plus facile d’allez en ligne droite enfin quoi qu’il en soit je suis pour le tracé 1 pour l’autre tracé je pense que c’est beaucoup plus compliqué et peut-être plus honéreux mon choix est bien le tracé 1,j’espère que ce sera le choix et que nous aurons bientôt notre prolongation merci

Bravo pour ce projet trop attendu ! Deux remarques : _n’attendez pas le prolongement pour mettre en service ,dés que possible des rames à 5 voitures (cela doit être possible si c’est prévu !) ;le matériel actuel est vétuste et sa capacité insuffisante ; _créez une nouvelle issue à la station Mairie des Lilas en queue de quai , en utilisant comme débouché la trémie qui existe au carrefour des rues de Paris et jean Moulin ,avec un 2éme escalator pour au moins suppléer aux pannes trop fréquentes sur une station aussi profonde ...yves Bonduelle - IGE (honoraire)

cher amis , je trouve que le métro 11 et vétuste et vieux pouvez-vous ? le rénover plutôt dans le cours terme. saluations dnl

Quand le début des travaux ?

pourquoi ne pas intégrer une sortie coté lilas sur la ligne ? pour les usagers habitants ou travaillant de l’autre coté du périférique cela me semble bien utile...

Je suis très favorable à ce projet de prolongement. Toutefois, j’estime que le surcoût du projet prévoyant un arrêt à Domus devrait être pris tout ou partie en charge par le centre commercial.

Je suis pour le tracé n°2 qui passe par Domus et Rosny-sous-Bois.

Ce prolongement tant attendu depuis des décennies par les habitants et les élus des villes concernées a le mérite de faire l’unanimité quelques soient les étiquettes politiques, ce qui est assez rare pour être souligné. Le tracé 2 semble le plus pertinent en matière de desserte car il aura le mérite d’offrir enfin une liaison entre les centres Rosny 2 et Domus sans avoir recours à l’automobile. Il desservira un quartier en pleine mutation et densification. C’est pourquoi le phasage en 2 étapes me semble être contraire aux objectifs recherchés car le fait de devoir attendre 2019 pour voir la concrétisation de la phase 1 du projet laisse déjà présager de nombreux bouchons et heures perdues d’autant qu’aucune date n’est annoncée pour la phase 2. Or c’est déjà ce que connaissent les habitants de Rosny aujourd’hui, situation qui ne peut qu’empirer au fil du temps compte tenu des aménagements qui seront réalisés dans les 10 prochaines années. D’autre part, d’un point de vue financier ce phasage augmentera le coût du projet car il obligera à créer 2 ateliers de maintenance. Or pour faire le 1er atelier il faudra exproprier des habitants et raser des pavillons alors même que ce 1er atelier n’aura plus d’utilité une fois la phase 2 réalisée. 2 phases c’est aussi créer 2 terminus, des voies de garages à 2 reprises donc multiplier par 2 des équipements qui ensuite seront abandonnés ou déposés sans compter les contraintes d’exploitation de la ligne. Le recours au tunnelier doit être une opportunité pour réaliser les travaux en 1 phase afin là aussi d’optimiser les coûts financiers. Enfin, ce projet pend tout sons sens par la création d’un pôle multimodale : Métro, Bus, RER E à Rosny Bois Perrier d’où l’impérieuse nécessité de sa réalisation en une seule phase. Merci pour la plaquette de présentation du projet

Rosny-Noisy : RER E ; Les Lilas-Montreuil : métro ; Romainville : RIEN ! J'ai l'impression que l'importance primordiale de ce projet pour la ville de romainville qui ne benificie d'aucun moyen de transport collectif lourd est largement negligée lors de cette concertation mais que l'on met en avant la desserte des centre commerciaux rosny 2 et domus depuis Paris (par exemple une réunion supplémentaire d'information sur le marché du centre à romainville n'aurait pas été superflue). Le maillage avec les autres réseaux de transport est certes necessaire mais ne pourrait on pas réaliser au plus vite la portion jusqu'à place carnot qui a deja fait l'objet de nombreuse etudes et dont la nécessité pour la ville de romainville, tant pour son développement economique que pour le désenclavement de sa population, n'est plus à démontrer par de nouvelles interminables et couteuses etudes et autres debats publics ! De plus, nous nous réjouissons de la prise en consideration de ce projet par les instances concernées mais malheureusement après les deboires du prolongement du tramway T1 qui aurait du arrivé à la place carnot en 2000 apres maintes réunions et concertations et dont l'arrivée est toujours attendue, je considère pour ma part le calendrier présenté avec beaucoup d'appréhension et de méfiance...Enfin je me rallie aux commentaires demandant egalement une sation supplémentatire à la place du marché, veritable centre ville de romainville de part son petit commerce et ce d'autant plus si la ligne 105 est supprimée sur la portion carnot mairie des lilas suite au prolongement de la ligne 11, laissant ainsi un axe de 1km entre les stations liberté et carnot sans acces au metro (alors que cette même portion compte 4 arrets de bus sur la ligne 105) !

Bonjour, Mr Serge Gryz, membre du STIF, à déclaré en 2009 lorsqu'il était à Noisy-le-Sec avec des habitants sur le passage du prolongement du tram, que l'autobus 105 serait supprimé lorsque la ligne 11 serait prolongée jusqu'à Rosny/Bois perrier. Vous ne prévoyez pas de station à la Pl. du marché de Romainville, comment feront les « usagers » pour prendre le métro. Ils feront 500 m aller et autant pour le retour ! Cette question vous a été posée à la fin de la réunion au Trianon, de nombreux Romainvillois se posent la question : vont-ils revoir les nombres des stations pour que les Romainvillois n'aient pas à faire un parcours à pied très long ? Informez les Romainvillois !! Nous attendons vos décisions.

Bonjour, banco pour le prolongement, mais sans phasage ! D'une part, parce que nous faisons partie des gens suceptibles d'être expropriés, pour la construction de l'atelier de maintenance si le projet est phasé sur la commune de Noisy le Sec... cela amènerait un coût supplémentaire, alors qu'à terme , cette ligne serait malgré tout prolongé jusqu'à Rosny Bois Perrier. Evitons donc les surcoûts. De même, après concertation auprès des gens concernés par les expropriations, ce sera le refus de bouger, d'où procédures, ... suceptibles d'entrainer du retard sur ce projet si désiré et attendu par l'ensemble des populations des communes concernées. Nous sommes pour le tracé 2, pour Domus et les écoles à proximité

Le prolongement de la ligne 11 à Romainville est annoncé depuis 30 à 40 ans : dans les FAITS il n'a jamais été réalisé. C'est pareil pour celui de la ligne 9 à Montreuil. SVP n'imaginez pas que les voyageurs n'ont pas de mémoire ni de lucidité. Allons bon, nous revoici repartis pour attendre jusqu'en 2019 : à quelques mois des élections cantonales et 18 mois des présidentielles tous les élus (comme leurs opposants) vont se servir de cette prolongation de métro dans leurs discours. Nos VRAIS BESOINS MAINTENANT si cette ligne doit être prolongée (je suis comme St Thomas, tant que rien n'est fait cela reste du BLABLA !) sont, sans attendre 2019 : 1) DAVANTAGE de bus 129 et 105 puisque les travaux actuels ralentissent leurs circuits, y compris tôt le matin et tard le soir (car seuls les

fonctionnaires finissent à 17h00 leur travail). De nos jours nous circulons tout le temps donc attendre 40 mns un bus en rentrant tard le soir c'est intolérable ! 2) laisser les panneaux de durée d'attente en fonction tout le temps dans les arrêts. Pour quelle raison -acceptable- la RATP ferme-t-elle encore les indicateurs d'attente dans les abribus le soir, au moment où les attentes sont les plus longues ? Déjà que les horaires affichés ne sont presque jamais respectés, le minimum est donc d'afficher la durée d'attente. La RATP est-elle vraiment un SERVICE public ? en ce cas il doit fonctionner à tous les créneaux horaires où les bus sont en circulation. Mrs les politiciens qui reprendrez pour vous la défense de ce projet de travaux (annoncé depuis si longtemps) + Mrs les bureaucrates de la RATP qui ordonnancez le réseau actuel des bus SVP lâchez vos véhicules de fonction (et vos places attitrées de parking en mairie) pour prendre tôt le matin et tard le soir nos transports actuels. Ainsi vous saurez mieux MAINTENANT défendre nos intérêts pour que le réseau soit amélioré IMMEDIATEMENT. Ceci sans attendre 2019…

D'un point de vue économique, social et culturel, il faut que cet allongement de la ligne 11 se fasse au plus vite. C'est une avancée trés positive dans le cadre de la liaison Paris-Banlieue/Banlieue-Paris.

Contribution de l'AMUTC au débat public sur le prolongement de la ligne 11 du métro. L'AMUTC [www.AMUTC.fr] a participé activement aux différentes initiatives conduites dans le cadre du débat public. Elle a recueilli les avis de nombreux habitants, avis qui viennent compléter la réflexion de ses adhérents. Cette contribution s'efforce d'en rapporter l'essentiel. 1. Le prolongement de la ligne 11 du métro est attendu avec impatience Les habitants du haut Montreuil, de Romainville, de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois attendent ce prolongement depuis des décennies. Sa réalisation constituera une première étape pour l'amélioration de la desserte en transports en commun d'un secteur particulièrement défavorisé car dépourvu de toute desserte ferrée. Les gains de temps sur les différentes destinations seront plus importants encore que ceux annoncés car la durée des trajets actuels en bus est largement sous-estimée, notamment pour aller au travail et pour en revenir. L'amélioration de la fréquence et de la régularité permettra de réduire fortement les temps d'attente aux stations. L'amplitude des horaires sera élargie de manière déterminante. Pour toutes ces raisons l'AMUTC apporte son soutien complet et inconditionnel au projet. Elle en souligne l'urgence. L'espoir renaît : il ne doit pas être déçu par de nouveaux retards. L'AMUTC sera vigilante à cet égard. 2. Le choix du tracé 2 fait l'objet d'un consensus Le tracé 2 reçoit la préférence des habitants car il offre un service supplémentaire en desservant des équipements utiles comme le centre commercial Domus et les lycées voisins. Il a également l'avantage d'être en aérien sur une partie de son parcours, ce qui est plus agréable qu'un tunnel. Le choix de ce tracé entraînera une modification de l'implantation de la station Boissière, mais n'exclut assurément pas une translation vers le sud qui la maintiendrait près du Boulevard de la Boissière. Compte tenu de la profondeur du tunnel, il est possible d'implanter la station en dessous de l'aqueduc de la Dhuis, avec une sortie sur le boulevard (desservant l'écoquartier côté Montreuil) et une autre sortie côté Rosny-sous-Bois. L'AMUTC soutient en conséquence le tracé 2 et demande que la station Boissière comprenne une sortie principale sur le boulevard du même nom. 3. Les coûts annoncés paraissent surestimés Le prix de revient annoncé pour la construction de la voie et des stations s'élève à 820 millions d'euros, soit un surcoût supérieur à 50 % comparé au prix de revient habituel de ce type d'opération. Lors de la réunion du 21 septembre, il a été indiqué que le métro automatique Arc Express à grand gabarit (voie plus large, tunnel de section beaucoup plus grande) reviendrait environ deux fois moins cher au kilomètre. Les raisons invoquées pour

justifier cette différence énorme ne sont pas convaincantes : ce serait la nécessité de raccorder la voie nouvelle à la voie existante et celle de déplacer les ateliers de la porte des Lilas qui expliqueraient un dépassement de l'ordre de 300 millions d'euros… Il a été indiqué que les estimations de la RATP ont fait l'objet d'une contre expertise qui aurait validé les estimations. Pour la clarté du débat, l'AMUTC demande la publication de l'estimation détaillée des coûts ainsi que de la contre expertise qui a été réalisée. L'importance de ces coûts fait en effet peser une menace sur le projet dans un contexte où les ressources des collectivités territoriales et de l'Etat sont soumises à de fortes tensions, alors que d'importants budgets doivent être affectés au financement d'Arc Express et du métro du Grand Paris qui font l'objet de deux débats publics qui vont être lancés incessamment. Ce contexte a conduit le STIF à prévoir en option une variante limitée, dans une première phase, au tronçon Mairie des Lilas / Hôpital André Grégoire. Le choix d'une telle solution serait catastrophique et inadmissible comme l'a montré le débat. C'est pourquoi la maîtrise des coûts est une condition du succès du projet. Enfin, la réflexion proposée le 21 septembre par la FNAUT, sur le choix entre voitures sur rail ou sur pneu, mérite d'être étudiée et il serait opportun de la documenter. 6. La prolongement de la ligne 9, complément nécessaire de la ligne 1 Le prolongement de la ligne 9 entre la mairie de Montreuil et l'hôpital André Grégoire permettrait d'assurer un réel maillage du réseau dans le secteur en assurant la correspondance avec la ligne 11 à l'hôpital intercommunal et la correspondance avec le tram T1 Avenue Aristide Briand. Le faible kilométrage conduit à un coût limité pour un tronçon qui présente un caractère exceptionnel puisque, sur 2 kilomètres seulement, il relie trois lignes. Du point de vue de l'optimisation du réseau, c'est particulièrement intéressant. Pour les habitants et les salariés qui utilisent actuellement la ligne 9 entre Nation et Mairie de Montreuil, cette prolongation donnerait accès au haut Montreuil mais surtout à l'ensemble de la banlieue desservie par le tram T1 et par la ligne 11 et, au-delà, à toutes les possibilités ouvertes par la ligne E (dont la prolongation et la modernisation constituent l'un des piliers du projet NEXT de la SNCF). Pour les usagers du RER E, la ligne 11 et la ligne 9 combinées leur donneraient un accès aux emplois de tout ce secteur de la banlieue et des arrondissements parisiens qui le jouxtent (notamment le 20 ème). Cette interconnexion permettrait de créer une fréquentation à contre courant et d'équilibrer les flux du matin et du soir, voire de réduire les pointes constatées actuellement sur la ligne 9. C'est une opportunité pour résoudre partie des difficultés de cette ligne. Il paraît au moins nécessaire d'étudier sérieusement cette option. La ville de Montreuil a proposé de contribuer au lancement d'une étude prenant en compte le nouveau contexte créé par la programmation des prolongations du tram T1 et de la ligne 11 du métro. L'AMUTC demande que cette étude soit engagée dès à présent, dans le cadre de l'étude d'utilité publique de la ligne 11, afin de préserver la possibilité de bénéficier des économies résultant des synergies potentielles entre ces deux ou trois projets. Le prolongement de la ligne 9 demeure un objectif prioritaire de l'AMUTC. La prolongation de la ligne 11 rend ce projet d'autant plus intéressant pour la ville, le département, la Région et le STIF. 6. Anticiper le pôle de communication hôpital intercommunal Le prolongement de la ligne 9 du métro se fera à terme. Ce prolongement est en effet inscrit au schéma directeur de la Région en cours d'approbation. Il serait hautement regrettable que le STIF ne saisisse pas l'opportunité de le réaliser dans la foulée de celui de la ligne 11. Ainsi la question n'est pas de savoir si la ligne 9 sera prolongée ou non mais à quel moment cette prolongation sera faite et sur quel tracé exact. C'est pourquoi l'AMUTC demande que ce prolongement soit pris en compte dans la conception même de la station Hôpital qui a vocation à devenir une correspondance. Dans l'optique d'un maillage du réseau, il est très important d'optimiser ces correspondances afin de réduire la durée du changement de ligne et d'améliorer le confort de passagers qui transitent d'une ligne à l'autre. Il existe un risque sérieux de gâcher les fonds publics si on ne

tient pas compte, dès le départ, des opportunités liées à cette correspondance, même si elle n'est pas mise en service immédiatement. C'est d'autant plus nécessaire qu'il n'est pas impossible, dans la configuration actuelle du projet avec les gares Val de Fontenay au sud et La Folie-Bobigny au nord, qu'une station du segment Est d'Arc Express soit implantée au même endroit. L'AMUTC plaide pour un tel choix qui donnerait toute son efficacité au maillage du réseau et contribuerait puissamment à renforcer l'intérêt et l'utilité du prolongement de la ligne 11. Cela sera un des objets du débat sur Arc Express programmé pour les prochaines semaines. Rappelons que l'hôpital intercommunal emploie 1 400 personnes auxquelles il convient d'ajouter les patients et les visites de chaque jour. La mise en réseau dont il est question permettrait l'organisation d'un pôle hospitalier de l'Est parisien avec Avicenne (T1 et Arc express), Jean Verdier (T4) plus les hôpitaux parisiens Robert Debré (M11 et T3), Tenon (M3), La croix St Simon (T3 et M9) et Trousseau (T3). Quoi qu'il en soit, le croisement probable de ces trois lignes en ce lieu aurait des conséquences qui doivent être prises en compte, notamment pour le profil en long des voies et des stations appelées à se superposer : la ligne 11 doit-elle passer au-dessus de la ligne 9 et d'Arc Express ? Une autre disposition est-elle souhaitable ? Il serait pour le moins imprudent d'arrêter les choix faits pour la ligne 11 sans tenir compte de leurs conséquences pour les autres lignes qui doivent desservir le secteur. L'AMUTC souhaite être informée des résultats de ces études. Elle demande également que soit prise en compte la demande des habitants qu'une sortie soit prévue vers le croisement entre le boulevard Aristide Briand avec le boulevard de la Boissière, 100 m plus à l'Est.Le prolongement de la ligne 11 du métro est attendu avec impatience ! Pour résumer, les habitants du haut Montreuil, de Romainville, de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois attendent le prolongement de la ligne 11 avec impatience ! C'est le tracé 2 qui dessert DOMUS et Le Londeau qui recueille la quasi unanimité.L'AMUTC invite à une réflexion particulière pour la situation des stations : La Boissière dont une sortie est souhaitée sur le boulevard du même nom, Hôpital intercommunal qui doit être pensée en fonction des possibilités de connexions futures. L'AMUTC demande une étude d'impact du prolongement de la ligne de métro 9 (Mairie des Lilas, Paul Signac T1, Hôpital intercommunal) sur la fréquentation potentielle de la ligne 11. Ainsi que sur les économies réalisées dans l'hypothèse de travaux de creusement du tunnel en utilisant la plate forme de la rue Gabriel Péri avant son démantèlement et la reconversion de l'espace réservé

Notre association soutient cet excellent projet au même titre que la tangentielle nord et Arc Express. Leur point commun : la rapidité et donc l'efficacité. C'est vers ce type d'infrastructures (métro, RER, tangentielle), permettant des vitesses moyennes de 20 à 40 km/h, combinées à un bon maillage bus, que doivent être concentrés tous les efforts financiers pour les transports en IDF. C'est ainsi que l'on pourra répondre aux besoins croissants de transports journaliers des Franciliens. Pour notre secteur du 93 ce projet doit être réalisé le plus rapidement possible et attendre 2019 ne nous parait pas acceptable. Il est également important que les élus du 93 se mobilisent (comme l'ont fait ceux du 94) pour exiger que le projet Arc Express (métro circulaire autour de Paris en petite couronne) se poursuive rapidement au-delà de Val de Fontenay. Un maillage très efficace pourrait alors être réalisé avec la ligne 11 (par exemple au niveau de l'hôpital A Grégoire). Une station à la gare de Noisy Le Sec permettrait une interconnexion avec la tangentielle nord et le RER E. Le métro pourrait ensuite continuer vers la préfecture de Bobigny en connexion avec la ligne de métro n°5. Il sera donc important de participer à la très prochaine concertation (à partir d'octobre 2010) relative au projet Arc Express pour exiger que ce futur métro ne s'arrête pas aux portes de notre département. Association VBNS

Construction en une seule phase et station Boissière avec un accès boulevard de la Boissière. 1. Phasage : Alors que le projet de déclaration d'utilité publique va bientôt fêter son centenaire, l'éventualité d'un phasage du prolongement de la ligne 11, ne peut être sérieux et encore moins acceptable. Surtout dans un contexte de course au gigantisme des projets (Grand Paris, Arc express…) qui ne vont pas manquer de poser la question du financement de projet de dizaines de milliards d'euros. Le prolongement immédiat est donc indispensable pour : créer une liaison structurante et rapide en mode lourd entre Paris et l'est parisien afin de desservir efficacement un territoire densément peuplé, en pleine croissance et disposant d'équipements actuels ou en projets à fort rayonnement, et pour désenclaver le quartier intercommunal de la Boissière à cheval sur Montreuil Rosny sous Bois. L'arrivée du métro en une seule phase apportera un soulagement de la circulation automobile en forte croissance et une urbanisation dense ayant intégrée l'arrivée de ce mode lourd. Elle permettra d'accélérer la requalification du boulevard de la Boissière en centre ville de quartier et de créer une identité de quartier pour remettre les habitants au centre des projets. 2. Station Boissière : Pour cela, il est impératif pour les usagers qui vont assurer la plus grosse partie des trajets vers Paris ou le pole du Bois Perrier que la station (provisoirement appelée « Boissière ») et ce quel que soit le tracé retenu, soit implantée avec un accès boulevard de la Boissière et rue Dolet (comme sur le tracé 1) pour permettre le meilleur temps d'accès aux habitants de la partie la plus dense du quartier : Grand ensemble, Tulipiers, Maillards et Allemane coté Rosny ; commerces de la Boissière, Branly, Renadière et ZAC des Acacias notamment coté Montreuil. Pierre-Olivier Carel Conseiller municipal « Démocrates et centristes » Rosny sous Bois

Le STIF doit absolument évaluer le bien fondé de cette phase 2 et de son utilité. Pourquoi chaque matin y a-t-il autant de voyageurs qui viennent de Rosny2 et Rosny centre pour descendre à Val de Fontenay et repartent dans le sens Paris ? Des études ont-elles été menées sur la mobilité des voyageurs dans les gares de Rosny ? Si oui, seront-elles communiquées au public ? Quel est le bien fondé de ce prolongement de la Ligne 11 jusqu'à Rosny 2 qui ne passe pas par le centre ville et les centres administratifs ? Tout financement public au bout du compte est payé par nos impôts, les politiques ont souvent tendance à l'oublier. Le STIF devra donc veiller à mettre à disposition des voyageurs des transports attractifs qui seront utilisés par le plus grand nombre et non pour servir certains intérêts particuliers.

On annonce dans le dossier projet de prolongement de la ligne 11 une très forte urbanisation en cours de réalisation ou à l'étude (voir dossier) le long ou à proximité de ce nouveau tracé. Cela veut-il dire la disparition de toutes les zones pavillonnaires proches qui font la caractéristique de l'urbanisme de la banlieue ? Les projets urbains actuellement à l'étude décrits dans le projet seront-ils accessibles au public ou bien sont-ils déjà aux mains de ces Messieurs les promoteurs avec l'aide de quelques élus et resteront donc confidentiels jusqu'à l'arrivée du Métro ?

En confirmation de la réunion d'hier au soir à ROSNY : SI la partie travaux ne peut probablement pas être réduite ; ne peut-on gagner , sans sous - estimer sa nécessité , au moins quelques mois sur la phase études et concertation ?

inconditionnellement favorable à ce projet, je pense qu'à cette occasion il convient de s'interroger sur l'ensemble des dispositions prises pour favoriser l'essor des transpoirts en commun. Il y a bien sûr l'offre technique, mais il doit y avoir cohérence de toute la filière. Or je constate que toutes les décisions prises vont à l'encontre de cet objectif:absence quasi totale

de personnes physiques aux guichets, tarification aberrante pour qui n'a pas de carte orange, compostage très difficile pour qui n'a pas de Navigo etc...

L'horizon éloigné de la fin du projet va probablement conduire à voir de nombreux changements de personnes physiques dans sa réalisation. Ceci va forcément nuire à l'implication des responsables. Quelles mesures ont été prises pour limiter ce risque ?

Je pense que le tracé n° 2 est le meilleur. En effet, il désert un centre commercial supplémentaire et il crée déjà un passage pour l'atelier de maintenance et d'exploitation. Et ce qui compte c'est de bien desservir un maximum de personnes.

L'idée de rallonger la ligne 11 est vraiment très intéressante, par contre je voulais savoir s'il était prévu d'ajouter une cinquième voiture à la rame actuelle. Pour ma part, je prends le métro régulièrement aux heures de pointes, et je me dis que si l'on ajoute des stations sur la ligne, cela va logiquement augmenter le nombre de voyageurs. Or, sur une ligne qui est déjà bondée sur toute la longueur par moments, comment trouver la place supplémentaire nécessaire à ces nouveaux usagers sans augmenter la capacité de la rame ? Merci d'avance pour votre réponse

Bonjour, Par rapport aux choix des tracées, je trouve personnellement le tracé 2 trop orienté sur les zones commerciales. Concernant la configuration du terminus à Rosny Bois Perrier, le fait de mettre le métro en parallèle des voies du RER E semble indiquer qu'il n'y aura plus de prolongement ultérieur possible, ce qui est dommage si c'est le cas car cela aurait permis aux zones d'habitats de Rosny, de Villemomble voir de Gagny de se rendre au centre commercial régional (rosny 2) plus facilement. Dans le projet actuel, ce sont les communes des Lilas, de Romainville et de Montreuil qui vont pouvoir se rendre sur la zone de Rosny 2 plus facilement. Néanmoins, même dans la configuration proposée, l'arrivée du métro dans des zones uniquement desservies par du RER en zone 3 ou 4 va attirer les quartiers alentours, nottament pour les quartiers situés au-delà de la frontière de la A86 : Rosny, Villemomble, Pavillons, Gagny, etc. Cela ne pourra être effectif que si ce terminus de Métro est associé à des liaisons rapides de bus vers ce terminus, depuis les axes routiers principaux (N302 par exemple). Sinon, pour ces quartiers alentours la voiture restera le moyen privilégié d'aller à Rosny 2, voir de prendre la ligne 11 ensuite. Pour les usagers des 2 branches du RER E, ce prolongement permet une alternative au RER pour aller vers Paris ou prendre le T1, surtout pour la branche de Chelles.

Le tracé 2 aura-t-il raison du tracé 1 ? En tout cas, on pourrait le croire. Lors de la 1ère réunion du 07/09 j'ai été très surpris de l'insistance des élus de Rosny qui veulent éviter à tout prix que le projet ne soit divisé en 2 phases, et ne retiennent que le tracé n°2 pour desservir Domus. Aucun élu ne se préoccupe de proposer un autre tracé avec une station proche du centre ville. Je m'étonne qu'on passe aussi facilement sous silence ce problème alors que la circulation automobile dans le centre ville de Rosny est très difficile et le stationnement quasiment impossible. C'est à se demander si certaines personnes dans ce projet ne défendent pas des intérêts particuliers au détriment de la collectivité … Cette station supplémentaire Londeau-Domus servirait-elle de prétexte à quelques-uns pour sauver ce centre commercial DOMUS moribond, qui sommeille la semaine et se réveille quelque peu le week-end ? Il est vrai que venir chercher un meuble ou un canapé en Métro c'est forcément plus logique… que de faire une station proche du centre ville où sont installés tous les centres administratifs (mairie, commissariat, CAF, poste principale, etc.…). C'est nous, contribuables, qui vont

devoir rembourser ce prolongement. Alors un peu de bon sens Messieurs les élus, vous devez imposer le tracé 1 au détriment du tracé 2, n'en déplaise à certain !

Inconvénient majeur, cette ligne souffre d'un problème de correspondance au terminus de Châtelet pour rejoindre le RER et certaines lignes de métro. La cause, un dédale de couloirs étroits qui est l'un des plus long du métro. Toute prolongation de cette ligne verra son flux voyageurs augmenté. Se déplacer aujourd'hui dans cette station aux heures de pointe est déjà une galère, alors demain comment va-t-on faire ? On se marchera dessus ? Y a t'il un projet pour prolonger la ligne 11 dans Paris ?

bonjour j'ai habité dans le 20ème arrondissement de Paris, et ai si mal supporté la chaleur étouffante de la ligne 11, combinée à l'inconfort du à sa saturation existante que je préfère rouler en scooter. Je suis heureuse que cette ligne soit prolongée, et je la reprendrais avec plaisir si ces 2 problèmes sont enfin résolus. Sinon, "pauvres passagers" parisiens et banlieusards... Je ne vois pas dans le projet d'attention particulière à mes attentes. Est-ce que je me trompe ? Michèle

Je vote pour le tracé 2 . Il est difficile de prendre la voiture et de se garer. Habitant bld de la Boissière, la descente de Rosny est souvent encombrée, et le trajet en bus mal adapté. Le métro serait un gros plus ,aussi bien pour se rendre dans Paris que pour aller à Domus, Rosny 2 et attraper le RER. Je vous remercie.

station Domus londeau. cette station privilégie les commerces Domus environ 200 à 300 mètres de l'entré de Domus et à 1 km des premiers bâtiments du londeau. Conclusion le métro est pour la population parisienne et non pas pour la population du londeau. question : la population de Noisy le SEC est-elle considérée comme des citoyens de seconde zone ?

Bonjour, Parmi tous les messages qu'on peut lire sur ce site (grand merci pour l'avoir pensé et créé) certains sont extrêmement bien documentés. Au final des milliers d'usagers de la ligne 11 tout comme tous les habitants de l'est parisien sont concernés par tous ces projets et par ce maillage pour l'immédiat prévisionnel entre les lignes 9 + 11 + les RER A + E + le Tramway + toutes les lignes de bus existantes + l'Arc express et le projet du Grand Paris. En conséquence il m'apparaît légitime que la totalité de cette concertation sur internet reste à la disposition de tous après le 08/10/2010. Si les usagers ne peuvent plus écrire à compter de cette date, merci de leur laisser accès à la lecture de ce site. Deux questions donc : pourra-ton toujours avoir accès à ce site à compter du 08/10/2010, même pour le lire ? le garant et les responsables de ces travaux pourront-ils nous apporter sur ce site quelques éléments de réponse ? Pour le respect véritable de cette concertation j'espère que vous voudrez bien répondre à ce message au vu de tous. Merci d'avance de vouloir bien attribuer à ce site le rôle qu'il prétend : de la concertation, donc aussi des réponses claires à tous nos questionnements et propositions. Puisque vous avez créé un site à cet effet, SVP utilisez-le encore... merci d'avance. Bien cordialement.

En un mot : contre le phasage et les économies de bout de chandelles, et pour le tracé 2 via domus pour deux raisons, d'abord la desserte du centre commercial qui va servir à toute l'ile de france (moi le premier), et d'autre part parce que ce tracé comporte une partie aérienne, toujours agréable quand on est en métro...

Une véritable honte de constater qu'il faut 9 ans pour réaliser 6 km de ligne de métro au XXIème siècle (et encore, dans le meilleur des cas...) ! Mais quand on voit qu'il s'écoule 3 mois entre deux réunions du conseil d'administration du STIF (7 juillet 2010 - 4 octobre 2010), doit-on s'en étonner ?

Bonjour,Voici quelques réflexions sur ce nouveau projet vital pour les communes concernées :* Tracé, Stations et Maillage : Tout d'abord, je suis satisfait que cette future ligne croise d'autres réseaux (RER E et Tram1).Pour ce qui est du choix du tracé, je suis favorable au tracé n°2. Je suis en effet plus intéressé par la déserte du Centre Commercial Domus (dédié à la maison) et Leroy Merlin, entre autres. J'y vois l'aspect pratique pour les usagers et l'aspect économique pour dynamiser le C.C. Domus, centre qui sera alors accessible aux parisiens et aux séquanodyonisiens. Pour ce qui est de l'argument de déservir les quartiers résidentiels de Rosny-Sous-Bois, et en particulier les ensembles d'immeubles de la rue de Dhuys, je tiens à faire remarquer qu'il n'y a que 200 m, voire 300 m, entre les stations Boissière1 (Tracé n°1 ne déservant pas Domus) et Boissière2 (Tracé n°2 déservant Domus). Je ne pense pas que les résidents pâtirons du tracé n°2. L'argument de déservir les zones résidentielles de Rosny aurait été bien plus pertinent, et le choix plus difficile, si le projet proposait sur le tracé n°1 la réalisation d'une autre station entre Boissière 1 et Rosny-Bois Perrier. Hors la création d'une autre station sur le tracé n°1 implique des coûts bien supérieurs pour un projet qui atteint déjà près d'1 milliard d'€ dans son ensemble. Ce qui n'est pas le cas du tracé n°2 puisque la réalisation de la station Domus en semi-aérien coûtera moins cher qu'une station enterrée, et son coût est également compensé par un tracé aérien (moins onéreux).* Calendrier : Pour ce qui est de la réalisation de travaux en 2 phases, je comprends très bien cette proposition si l'on considère l'aspect financier. Cependant, attendre 9 ans pour voir cette ligne enfin en fonction n'est pas pensable ! C'est un projet prévu depuis des années déjà ! Il est tout à fait pensable de réduire le calendrier des travaux ! Je connais bien les impératifs et les obligations des bureaux d'études pour le dimensionnement des fondations et des ouvrages. Mais dans ce cas, cette décision est en grande partie une décision politique. Il suffit de s'en donner les moyens ! * Autres : Surfréquentation : A-t-on réfléchi à l'accroissement de la fréquentation de la ligne 11 avec les nouvelles stations déservies ? Allons-nous attendre de voir arriver les mêmes problèmes que ceux de la ligne 13 pour commencer à réfléchir à les solutionner ? Confort : Il faudrait revoir également l'alignement des rails. Les voyages sur la ligne 11 actuelle sont très mouvementés ; d'autant que l'on est debout durant le voyage, ce qui est assez fréquent aux heures d'affluence. Il est préférable de se cramponner ! Il faut également noter que la température ambiante sur cette ligne est particulièrement élevée ! Voire insupportable ! Il serait temps d'y remédier ! Merci. A bientôt sur la ligne 11 !

Contribution de l'ADTC Est Parisien, chez Mme Hubler, boîte 48, 15 rue Fernand Léger, 94120 Fontenay 1 - Nous choisissons la tracé 2 et demandons en plus des possibilité de prolonger par une voie de service vers Val-de-Fontenay pour raccordement aux divers projets à cette gare, dont celui de la ville de Fontenay d'y amener le prolongement de la ligne de métro 1 Vincennes - La Défense ; 2 - choix des voies et de roulement des trains 2 -1 les travaux vont entraîner la destruction de l'atelier actuel. Pour que pendant les travaux les rames de métro puissent bénéficier d'autres ateliers, il faut remplacer les rames sur pneus par des rames fer sur fer capable d'aller sur la totalité du métro urbain RATP, ce qui peut se faire en les équipant de deux jeux de frotteurs (capteurs de courant), à commander depuis le pupitre de conduite, comme sur les tracteurs de travaux de la RATP ; 2 - 2 néanmoins, nous demandons que la voie pneus soit conservée et étendue à la totalité de la ligne, ce qui permettra

ultérieurement d’y faire rouler des rames pneus disponibles ; 3 - Bruit et viaduc Le métro n’est pas une fonction nécessaire mais honteuse qu’il conviendrait de cacher à la vue du public. Il existe des procédés de construction de viaduc emprisonnant les bruits.

Le tracé 2 me parait bien plus pertinent. Domus pourra se développer et ainsi apporter des enmplois à la ville. Le tracé ne pertubera pas le trafic vers le centre ville et ne coupera pas le Golf. Cependant, le tracé 1 parait être plus proche du centre ville et donc desservir + d’usagers... Le point le plus important est d’utiliser ce moyen de transport pour développer la ville sans perturber son transport. Merci

Je vote pour le tracé n°1 qui permettra de desservir le quartier le plus peuplé de Rosny (La Boissière) et qui enfin nous libèrera de la voiture (et oui, la gare à 2km, mais un bus souvent défaillant, nous y oblige). De plus le parking du centre commercial serait peut-être désengorgé et réservé aux véritables clients du centre. Quand à Domus personne ne devrait se plaindre de parcourir ces quelques 500 mètres comparé à l’accès qui se fait aujourd’hui soit par la gare soit en voiture (à condition que l’environnement soit un peu amélioré). Enfin, si le prolongement de la ligne E vers La Défense se concrétise nous pourrons ’’laisser’’ la place à l’ afflux supplémentaire d’usagers venant de bien plus loin. Un grand merci pour cette expression directe via la création de ce site très clair, qui donne à chacun la possibilité de se sentir concerné et de s’impliquer.

Je suis pour le tracé2 qui dessert le quartier du Londeau et favorisen le quartier du Merlan excentrés par rapport au RER E et au tramway. Ces lourds investissements publics doivent concerner le plus de voyageurs possibles et désenclaver ces quartier.

Bonjour, il m’est difficile de lire tous les avis depuis le début (pas très pratique de mettre en mode chronologique !), mais sur les derniers, j’ai bien compris l’angoisse de certains. Ainsi peut-être qu’une autre personne l’a déjà proposé. Les dés sont pipés et le tracé n°2, de toute évidence, l’emportera. D’ autant plus qu’il est déjà annoncé que le viaduc est moins coûteux que le tunnel. Ne nous voilons pas la face : ce Centre Domus devra être accessible aux parisiens !! Maintenant, pourquoi ne pas satisfaire tout le monde (soyons moins personnels) et faire une boucle (du déjà vu !), uni-sens s’il le faut. Ensuite il faudra plancher sur la fréquence afin de gérer au mieux les flux. C’est une idée !

Je vote pour le tracé 2 qui aura une station à proximité immédiate du quartier du Londeau à Noisy-le-Sec - c’est important pour faciliter la vie quotidienne des habitants de ce quartier - ainsi qu’ un parcours en partie aérien. D’autre part je sais que les habitants du quartier de la Boissière (quartier que je connais moins bien) souhaitent que la station soit positionnée entre la rue de la Dhuys et le boulevard de la Boissière, je me détermine donc aussi en faveur de cet emplacement , que soit retenu le tracé 1 ou le tracé 2..Merci de donner la parole ainsi aux futurs usagers de la ligne 11 prolongée

J’ai ouïe dire, il y a quelque temps de cela, que les rails de la ligne 11, à Romainville, étaient déjà existants, mais servait de "garage". Si cela est vrai, pourquoi attendre jusqu’en 2019 ? Un première bouche pourrait être en service, puis une deuxième, puis, un autre tronçon, puis un autre. On y reviens : ça a un coût (payer des heures de nuit !) Mais un moment il faut même progressivement proposer du concret au contribuable. Montrer que les choses avancent, donner de la motivation et de la confiance.

Si j’étais égoïste, ou réaliste, je dirais que le métro ne devrait se prolonger que jusqu’à la place Carnot en teminus. Qu’aucune correspondance quelqu’elle soit ne devrait se faire en cette place, et surtout pas le tramway. Dans le seul but naturellement de garder la ville des Romains calme et coupée de tout, sans histoires, fleurie... Plutôt que d’en faire un carrefour de croisement, un lieu de passage sévère. L’idée de garder le concept de "petit vill-age", qui ne figurait même pas dans les cartes du bottin téléphonique, est bien. Contentons nous de réhabiliter le quartier, sans développer de commerces et dans faire un petit village proche de paris, prisé.

Le prolongement sera-t-il accompagné d’une baisse de l’intervalle entre les trains en heure de pointe par rapport à l’offre actuelle ? C’est important, car dans le cas contraire, ce prolongement positif pour les habitants de Romainville à Rosny aurait, en revanche, un impact négatif pour les utilisateurs actuels : rames bondées du fait du trafic supplémentaire...

Une M11 + …un T1 !Il est réjouissant de voir le prolongement de la 11 devenir d’actualité. Il est inquiétant de voir le prolongement du T1 prendre de nouveau un retard important.La "11" prolongée ? C’est une vieille histoire dont les aïeuls de nos villes entendent parler depuis presque un siècle… Espérons que cette fois soit la bonne ! Ce sera une réponse tardive mais plus que jamais nécessaire à la demande d’extension et de maillage du réseau de transports collectifs publics.Les interventions des gens, aussi bien dans les réunions de concertation que sur ce site, et dans la rue, montrent leur profonde adhésion à ce projet. Cet accord général devrait conduire à ce que le calendrier soit resserré, pour une mise en service plus tôt que 2019. La longueur des délais pour les phases "administratives" pose question, et devrait pouvoir être revue.Le tracé 2 semble favori. Il est en effet légitime de penser aux élèves du collège de la rue de Brément, à ceux des deux lycées, qui sont nombreux à demeurer à proximité des futures stations, et aux milliers d’habitants de la cité du Londeau.L’accès au centre commercial Domus, qui semble être la priorité du projet actuel, pourrait alors être envisagé par passage souterrain le reliant à la station.Mais la localisation prévue de la station correspondante (Londeau - Domus) est surprenante. Elle contraindrait les voyageurs potentiels évoqués ci-dessus à une marche d’approche conséquente. Celle-ci serait utilement raccourcie en situant cette station au nord de l’échangeur, entre la cité du Londeau et l’autoroute A3. L’option "viaduc" et ses justifications techniques posent également question… Des stations parisiennes sont au moins aussi profondes que ce qu’impliquerait un passage souterrain. Sans parler du RER. Ces problèmes ont des solutions. Le "Dossier de Concertation", page 37, confirme d’ailleurs que ces solutions existent, mais qu’elles ont un coût. Or, à l’ouest de Paris, pour faire passer un tramway, un autoroute, en préservant l’environnement et la qualité de vie des habitants, on sait consentir les financements nécessaires. Il doit en être de même en Seine-Saint-Denis. Les habitants du sud de Noisy le Sec, déjà surplombés par l’autoroute, ont le droit de ne pas voir leur cadre de vie encore dégradé.La répartition et l’emplacement des autres stations prévues devront aussi être affinés. De nombreuses voix venant de Romainville (cité Marcel Cachin ? Centre ville ?), du quartier de la Boissière, font à cet égard des remarques justifiées.Quant au "phasage" éventuel de la réalisation, il traduirait un échec de la puissance publique dans la responsabilité qui est la sienne de répondre d’urgence aux besoins de développement des transports publics.Pour conclure, souhaitons que ce projet ne connaisse pas les vicissitudes que continue de rencontrer le prolongement Noisy le Sec - Fontenay sous Bois du tramway T1. La "concertation" concernant celui-ci a été menée il y a deux ans, le choix du tracé est entériné depuis quinze mois, l’enquête publique devait être diligentée il y aura bientôt un an. Devant ce retard à nouveau accumulé, la population s’interroge et est inquiète. Et ce sont les mêmes qui

attendent le prolongement de la 11... Les réponses à ces questions sont nécessaires, les interrogations doivent être levées. Ligne 11 et T1 doivent, tous deux, avancer ! Michel Ossakowsky, Président de "Un T1 nommé Désir".

Mon intervention se veut poétique, stratégique, technique :Le poète se demande si les objets ont une âme. Le voyageur est étonné des sites qu'il rencontre et leur trouve comme une personnalité. Le parisien, lui, s'attache à son environnement urbain et nos lignes de chemin de fer n'ont pas échappé au mythe : Lignes de Saint-Germain et de la banlieue ouest, pionnières magnifiées par les impressionnistes, ligne de Vincennes et des guinguettes des bords de Marne, cercle pittoresque de la Petite Ceinture qui persiste dans les mémoires… Si le Métro a, lui aussi, inspiré poètes, écrivains, photographes, cinématographes, c'est le réseau dans son ensemble qui a séduit. Aucune ligne particulière ne se distingue, sauf peut-être les tronçons aériens. Mais si l'on se voyait forcé d'en désigner une seule comme étant à la fois et paradoxalement représentative mais singulière, ne serait-ce pas la ligne des Lilas ? Dernière née du réseau d'avant guerre, héritière du « cable-car » qui gravissait la rue de Belleville, usine souterraine de l'ennemi pendant l'Occupation, siège de l'innovation, dans les années 50, avec le métro sur pneus qui préfigurait l'an 2000 et nous émerveillait, enfants ; il jouait les champions dans les rampes et les courbes qui escaladent, sous terre, ces reliefs de l'est francilien séparant deux lits successifs de la Marne.Technique, le matériel roulant : Sans doute est-ce lié à l'importance des enjeux industriels en cause : après plus d'un demi-siècle d'exploitation en France (et d'exportation) des métros sur pneus, il est déplorable qu'on ne puisse pas disposer d'une étude sérieuse et objective sur leurs avantages et inconvénients par rapport à la technologie ferroviaire classique du roulement acier sur acier ; et notamment sur le plan acoustique et vibratoire. Ainsi nous avons vu, le 16 septembre 2010 à la réunion de concertation, à Romainville, un représentant du STIF nous citer l'exemple de la ligne M1 de la RATP pour contester la discrétion sonore des rames sur pneus, et un intervenant, dans le public, défendre avec émotion ce même matériel, notamment en rappelant l'histoire de son développement et les justifications officielles qui l'ont accompagné ; et en évoquant l'économie que procurerait la réutilisation des rames sur pneus de la ligne M4, qui héritera, elle, des actuelles rames de M1. Sans doute le STIF n'a pas tout à fait tort en affirmant que la capacité à gravir de fortes pentes et la précision d'arrêt en mode automatique peuvent s'obtenir maintenant avec le roulement acier sur acier, ce qui n'était guère possible dans les années 1950 et 1960. Mais citer le matériel de la ligne M1 comme caractéristique du bruit généré par le pneu semble très rapide sinon partial :Seule de son espèce à naître au cœur de Paris, populaire et festive, montagneuse et bucolique à l'échelle de la Ville, la ligne l'est aussi par le nom de ses stations : Belleville, Pyrénées, Télégraphe, Place des Fêtes, Les Lilas et son poinçonneur. Les aménageurs de 2010 sont-ils bien au courant de tout cela ? La ligne doublée en longueur gardera-t-elle son caractère, et les coteaux de Romainville, leur tranquillité, leurs maisonnettes et, au printemps, leurs cerisiers en fleurs ? N'est-ce pas là le vrai défi ? Messieurs les aménageurs, faites-nous un métro, certes, efficace, mais encore mieux : par l'architecture et la décoration de ses stations, par l'élégance de son viaduc, par la conception et l'aménagement de ses rames, faites nous aussi, sans pastiche ni forfanterie, un métro aimable. Puisse le dieu Eole vous inspirer la légèreté des formes et des couleurs !Stratégie : Après la ligne 1 qui, à La Défense, fait correspondance avec les tangentielles du Transiliens, la ligne des Lilas jouera une première, à l'est, pour le métro : elle atteindra à Rosny Bois Périer la ligne du RER Eole, qui est globalement une radiale régionale mais a, dans ce secteur, l'orientation d'une rocade, relief oblige. Cette connexion qui accroîtra le maillage des réseaux est une excellente chose à long terme, mais il faut bien avouer que son effet restera local tant qu'il ne passera pas sur ces voies SNCF une véritable tangentielle, que ce soit la tangentielle

nord ou le tram T4 prolongés. Effet limité, aussi, du fait de la modeste vitesse commerciale du métro (< 27 km/h aujourd'hui sur Lilas – Châtelet) comparée à celle des lignes encadrantes, A et E, pour joindre Paris. Quel dommage que l'on ne sache pas encore où passera Arc Express et qu'aucune synergie ne semble mise à profit entres les différents projets. Louables pris séparément, ils semblent n'obéir à aucun plan régional cohérent. Quant aux tracés, le n°2 est préférable pour desservir le Londeau et Domus, si ce centre commercial n'a pas encore fermé en 2019, faute de desserte appropriée. Sur pneus ou à moteurs linéaires (voir ci-dessous), les rames sauront bien se faire discrètes sur le viaduc ! Ledit matériel n'est manifestement pas optimisé de ce point de vue, il circule principalement en tunnel et la voûte des stations répercute les bruits émis, son niveau sonore global n'est pas lié seulement au roulement sur pneus, le matériel sur pneus, plus ancien, de la ligne semi-aérienne M6 est très discret sur son viaduc comme les rames sur pneus de Marseille ou de Lille, par opposition aux crissements entendus continuellement, par exemple sur la section aérienne de la ligne 5, autour de la gare d'Austerlitz, ou sur la 2 vers Jaurès, les émissions sonores du roulement sur pneus se font à des fréquences différentes et plus élevées, donc moins gênantes pour certains, que celle du roulement acier sur acier, le roulement acier sur acier génère plus de vibrations surtout sur les ponts métalliques anciens.Si l'achat d'un nouveau matériel est financièrement possible et justifié pour la ligne M11 prolongée, malgré la conversion nécessaire dans ce cas de la partie ancienne de la ligne, alors la technologie du moteur linéaire sur voie ferrée conventionnelle y semble tout à fait appropriée : fortes rampes et fortes courbures acceptées, fiabilité, faibles coûts de maintenance (pas de pièces mécaniques intermédiaires en mouvement), faible bruit émis (même dans les fortes courbes, si on adopte les essieux radiants), faible impact écologique. Cette technologie, maintenant éprouvée depuis 1985, n'est appliquée qu'en Amérique et en Asie, où elle fleurit ces dernières années, et non en Europe (voir le document de synthèse envoyé à Monsieur le Garant de la Concertation). Cette technologie est-elle connue des maîtres d'ouvrage ? Ne serait-ce pas une excellente occasion pour la RATP de se familiariser avec elle, vu qu'elle peut être très justifiée à terme sur d'autres lignes aussi, et même en gabarit RER. Ce serait, de plus, une excellente occasion d'en faire bénéficier d'autres collectivités et de l'implanter chez les industriels et sur le sol européen, même si cela reste limité à l'assemblage dans un premier temps ? Ainsi, comme 60 ans plus tôt, la ligne des Lilas, pionnière, ferait à nouveau figure de modèle !

Bonjour, Tout d'abord félicitations pour l'organisation de ce débat très utile et intéressant.Cela constituera un énorme progrès. Nous comptons sur le STIF pour aller aussi vite que possible dans cette réalisation attendue avec impatience.De ce point de vue l'idée même d'un phasage paraît à exclure, car elle constituerait un énorme gâchis : la ligne fonctionnerait pendant des années avec un trafic réduit et les surcoûts seraient considérables (deux chantiers, des ateliers provisoires). Pourquoi payer plus cher pour avoir moins bien. C'est un exemple typique où l'emprunt s'impose car les intérêts à supporter seront remboursés plusieurs fois par les économies réalisées (sans parler des services rendus).Jean-Paul Huchon, lors du lancement du débat sur le Grand Paris le 30 septembre, a rappelé fort justement que la Région et le STIF avaient une très bonne signature en tant qu'emprunteurs...Pour donner toute son efficacité à ce projet il devrait être couplé avec la prolongation de la ligne 9, qui ferait la correspondance avec la ligne 11 à la station hôpital intercommunal, plus une correspondance avec le tram T1 à la station précédente.Il faut rappeler que le schéma directeur adopté par la région en 2008, qui doit entrer en vigueur très prochainement, prévoit expressément cette prolongation (page 81) et sa réalisation en phase 2. Or cette phase 2 est prévue de 2014 à 2020 (page 79). Sachant que la mise en service de la ligne 11 est prévue pour 2019 (si tout va bien), on voit que l'écart avec la ligne 9 n'est pas

massif. Il est de ce fait de simple bon sens d'essayer de coordonner les deux opérations, pour que les travaux de la ligne 9 s'enchaînent avec ceux de la ligne 11. C'est d'autant plus nécessaire que la station hôpital serait appelée à assurer la correspondance entre les deux lignes. Sa localisation exacte et ses aménagements devraient tenir compte de cela pour offrir aux voyageurs le plus grand confort dans le passage d'une ligne à l'autre. On ne comprendrait pas qu'il faille reprendre les aménagement de la station très peu de temps après qu'elle eût été mise en service et, encore une fois, engager d'importants fonds publics pour des surcoûts résultant du seul fait d'un décalage dans la programmation. Cordialement , Georges Bertrand

Monsieur le Garant de la Concertation, C'est avec plaisir que nous avons pris connaissance des éléments soumis à la concertation sur le prolongement de la ligne 11 Le vélo est, avec la marche à pied et le bus, un partenaire essentiel du projet, car il permettra de faire bénéficier de la ligne les habitants de quartiers et d'ensembles situés dans un rayon élargi, qui pourront en quelques minutes parcourir le kilomètre (ou plus) qui les éloigne de la station la plus proche. C'est parce que, depuis 1974, MDB milite en Île-de-France pour l'amélioration des conditions de circulation à bicyclette au quotidien et s'est imposé comme l'un des plus importants représentant des cyclistes franciliens auprès des collectivités que nous avons entrepris de participer à la présente concertation. Pour que cette complémentarité se concrétise dans les faits et complète ainsi le maillage des transports en commun, il convient que les différents maîtres d'ouvrages réalisent les dispositions indispensables à ce rabattement : • La première condition du rabattement à vélo est le stationnement, qui doit être spacieux, abrité, bien conçu (pour pouvoir attacher correctement les bicyclettes), proche des bouches et implanté dans les flux - pour décourager le vol. Cette première exigence semble couler de source. Pourtant ces conditions ne sont actuellement pas rassemblées au terminus de la ligne 11 Mairie des Lilas : stationnement insuffisant, mobilier inadapté, pas d'éclairage… Les dispositions apparemment les plus simples sont souvent les plus difficiles à obtenir dans un projet comme celui-ci, c'est pourquoi nous souhaiterions qu'une charte incontournable d'aménagement des stations et de leurs abords accompagne le projet pour garantir que les conditions essentielles du stationnement vélo soient respectées. • La seconde condition du rabattement sur les stations est l'accessibilité par la voirie. Pour que les futurs voyageurs renoncent à la voiture, pour qu'ils lui préfèrent le métro, il convient que les stations soient accessibles à pied, à vélo et en transport en commun (bus). Les futures stations vont prendre place dans des sections de voirie colonisées par la voiture où la pression est telle que même les trottoirs ressemblent au parcours du combattant. Aujourd'hui, accéder à vélo au métro Mairie des Lilas ou à la place Carnot est à la fois périlleux car la voirie est entièrement aménagée pour la voiture, désagréable parce qu'en l'absence d'aménagements adéquats les cyclistes sont obligés de faire le gymkhana, et enfin compliqué parce que le plan de circulation est conçu pour limiter la congestion automobile, au détriment des distances et de la lisibilité des cheminements cyclistes. Des solutions existent, parmi lesquelles l'instauration de doubles sens cyclables qui simplifient les parcours et permettent aux cyclistes d'éviter des axes les plus chargés. Certaines communes traversées ne montrent pas l'exemple dans ce domaine en refusant d'appliquer le décret du 30 juillet 2008. • Enfin, la troisième et dernière condition est la promotion du vélo. Si l'on souhaite encourager sa pratique, il faut mettre en place les mesures incitant les citoyens à utiliser ce mode de déplacement : Plans de déplacements d'entreprise ou d'administration, communication institutionnelle, incitations financières, prise en charge de la question du stationnement dans les opérations d'aménagement (emplois, logements). La création de nouvelle stations de métro est une excellente occasion de mettre en oeuvre ces stratégies de communication. * * * En tant qu'Association représentative des utilisateurs au quotidien de la bicyclette, nous faisons au maître d'ouvrage la demande solennelle que des

outils efficients de planification des déplacements accompagnent un tel investissement. C’est la condition essentielle du report modal. Pour que les mesures d’accompagnement soient à la hauteur de l’ouvrage, les collectivités doivent s’engager dans une véritable politique de déplacements urbains en rupture avec les réalisations actuelles, à travers un Schéma Directeur des continuités cyclables. De tels enjeux ne peuvent être assumés qu’à l’échelle intercommunale et pour autant ils ne relèvent pas du seul réseau départemental. L’arrivée de la ligne 11 est l’occasion d’établir sous l’impulsion de l’Autorité Organisatrice, maître d’ouvrage du projet, la recherche pour que l’accessibilité de surface des stations et le stationnement « sécurisé » des vélos à proximité soient correctement traités. Nicolas Bonvalet Pour MDB et ses antennes - Antenne MDB EST (Bagnolet-Les Lilas-Le Pré-Romainville) Noisy-le-sec à bicyclette MDB Pantin à vélo

Je crois que vous avez maintenant toutes les informations ! même si chacun semble prêcher naturellement pour sa propre paroisse... Tout le monde semble néanmoins unanime pour reconnaître qu’il faut être efficace en tous sens, voir le "problème" de manière plus large, penser au futur, revoir l’emplacement des stations ? re-penser au phasage ? mais aussi au présent (ceux qui se déplacent en bus/métro/RER vous l’ont confirmé), ré-étudier la réelle nécessité de desservir Domus... ? penser avant-tout aux habitants et non aux Promoteurs et aux pressions politiques, arriver à une réelle solution en terme de confort des voyageurs. Bon courage , faites vite pour nous donner vos engagements et vos garanties, sur les dates notamment. Merci d’avance

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BONNEAU

Prénom : Julien

Adresse : 89 rue Jean Jaurès
93130 Noisy-le-Sec

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

- Projet fondamental et prioritaire
- Choix du tracé n° 2
- Ne pas fractionner les travaux en 2 phasages, mais tout faire en une fois.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MORELON

Prénom : Francis Géomètre Expert

Adresse : 6 rue du Docteur Schweitzer
217-219-221 Bd Gabriel Péri
93130 NOISY LE SEC

Email : morelon@free.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

1) Dans l'hypothèse d'un premier secteur qui s'arrêterait à l'HOPITAL qu'est-il prévu comme aménagement pour le stationnement des véhicules que ne manqueront pas de prendre les usagers pour se rendre au métro

2) Cette hypothèse à mon avis devrait générer un report par la création des accès de garage sur le Bd Salengro, et par le coût de la gare.

3) Serait-il possible de chiffrer et d'étudier une solution (1) + un prolongement à la station Lumières Domus.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : THÉRY

Prénom : Guy

Adresse : 102 Bd Gabriel Péri
Rosny

Email : guy.thery@sfr.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Bonjour et Merci de nous donner la parole.
La hantise et le doute soulevés par certains Romeôrs, c'est la répétition du passé, la grande attente. Des budgets votés permettront-ils d'atteindre la place Carnot (correspondance avec le tram Nay) ou l'hôpital, ou l'atelier de Noisy, ou l'atelier de Rosny sous Bois et ou, enfin, la gare de Rosny Bois Perrier ?
Beaucoup de questions et d'angoisses.
Naturellement, s'il faut faire, faisons le bien et COMPLÈTEMENT. Vive le tram'2 et la multiplication des stations. Abondance de biens ne nuit pas. Cordialement.

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : FAY (Secrétaire) / FABRE (Président)

Prénom : Maurice / Alain

Adresse :

Email : AIUTC@laposte.net

DONNEZ VOTRE AVIS

Serait-il possible de disposer de la présentation .ppt pour présentation à nos adhérents

w(.AIUTC.fr)

Avec nos cordiales remerciements

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : TIGNOL SIRONNETTA

Prénom : Anne et Philippe

Adresse : 2 rue de la convention Romainville

Email : anne.tignol@hotmail.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

- Tracé 2 est selon nous le plus intéressant.
- Tracé d'un bout à l'autre en une seule fois.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Bouabdallah

Prénom : Mohamed

Adresse : 15 rue de la convention

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

oui pour le metro et tram

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : TOUZET

Prénom : PHILIPPE

Adresse : 10 RUE PALIKAO
75020 PARIS

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je soutien le projet de la ligne 11 je suis ancien romainvillois ma mère habite près la station hopital et le prolongement de la ligne 11 va me permettre d'arrivé plus vite chez elle et de resté plus longtemps

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

A envoyer à C Valls.

Nom : DIEUZAIDE
Prénom : Joelle et François
Adresse : 55 Av du Pdt Wilson
93230 Romainville
Email : francois.dieuzaide@wanadoo.fr
(pas de ç à François)

DONNEZ VOTRE AVIS

Le prolongement de la ligne 11 est aujourd'hui indispensable.

Concernant la Station "CARNOT" pourquoi ne pas envisager deux entrées une place Carnot, l'autre place du Marché puisque la Mairie possède une pointe de terrain "nu" à côté du 47 Avenue de Verdun la station elle serait à cheval au milieu de l'Avenue de Verdun. Cette solution aurait un double intérêt pour l'ensemble des commerçants et la densité des immeubles d'une grande partie située près de la place du Marché ?

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site internet :
www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : CUIRASSIER

Prénom : Monique

Adresse : 64 rue St Germain
93230

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

La station Liberté est mal centrée entre Mairie des Lilas et Place Carnot, pourquoi pas au niveau de la rue de la Liberté ?
Nous attendons avec impatience, mais avec beaucoup de craintes sur la longueur de l'attente.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MARSON

Prénom : Jean-Pierre

Adresse : cité Marcel Cachin
Bat P BP 17 93230 Romainville

Email : jean-pierre.marson@orange.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

une station Place du marché à Romainville serait judicieux.

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : .....

Prénom : Carmelo PICCIOTTO

Adresse : 95 rue Marcadet
75018 Montmartre

Email : carpic75@yahoo.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Pourquoi n'y a t-il aucune étude « efficiente » de refonte - restructuration (GLASNOT - PERESTROÏKA en russe) du réseau d'AUTOmobiles omniBUS afin de le rendre plus rentable et plus efficace ? 2 pistes négligées : - la prolongation de lignes parisiennes en banlieue (ex le 57 limité près de la porte de Bagnolet ou le 76 (qui s'arrête inopportunément au cimetière) - le prolongement des itinéraires banlieusards dans le centre de Paris au lieu de les maintenir aux portes de l'agglomération ce qui ne profite qu'à l'automobile. Enfin une synthèse des deux avec la mise en service d'un Diurnilien, réseau de bus irriguant le coeur de PARIS.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MILET

Prénom : didier

Adresse 29 Rue des Processions
93100 NOISY le sec

Email : d.m.nanda1961@orange.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

(1) J'aimerai avoir des Renseignements précis sur l'impact visuel et sonore du Viaduc Boissière 2 – tableaux dans le cas du tracé 2. et pour le tracé précis du souterrain de l'atelier de maintenance de Noisy le sec. (2)
également, pour le tracé 2, à la suite de la station "hôpital", j'ai l'impression que le tracé fait un écart sur le sud ou sur la droite par rapport au Bld de la Boissière par rapport au tracé N°1.
(3) J'aimerai avoir des précisions et, aussi à quelle distance sous la route le tunnel sera creusé ? Sera aussi des impacts sur les maisons, et les bâtiments au dessus ? ? ?

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BARIAL

Prénom : Gilles

Adresse : 54 rue Gabriel Husson
93230 ROMAINVILLE

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Favorable au tracé N°1

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MILET

Prénom : Jacqueline

Adresse : 29, rue DES PROCESSIONS 93130 NOISY-LE-SEC

Email : j.m.sindhu1952@orange.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Très favorable au prolongement de la ligne 11.

Une question : dans le cas du viaduc, quel sera l'impact sonore ? / Nombre de décibels par rapport à la distance ? (en fonction du périmètre).

Merci de me donner une réponse claire et précise. Bien cordialement.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : LONGOURÉ Jacques

Prénom :

Adresse : 55, rue Carnot
93230 ROMAINVILLE

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Remarques faites à l'issue de la concertation :
- trop d'élus qui ont trop monopolisé la parole
- en ce qui concerne les ateliers urbains relatifs au prolongement de la ligne 11 il avait été bien indiqué que l'emplacement de la station libellé devait être situé entre les 2 centres commerciaux afin de n'en pénaliser aucun -

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MARTIN

Prénom : Patricia

Adresse : 237 rue de Romainville

93230 ROMAINVILLE

Email : patricia-martin@laposte.net

DONNEZ VOTRE AVIS

Oui, le projet est opportun.

Merci de nous avoir conviés, nous les usagers, à cette réunion de concertation. J'y suis sensible.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Mokrane

Prénom : M'Hamed

Adresse : Y.L.F AV du C. Fabien
93100 Montreuil

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

- prendre que le métro me simplifierais mes déplacements, car je suis âgé

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ilede France — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MERLI

Prénom : ARLette

Adresse : 71. F AV du C. Fabien 93100 Montreuil

Email : Daniele.1947@HOTMAIL.FR

DONNEZ VOTRE AVIS

Je serais très contente d'avoir la ligne 11 (Montreuil) car j'ai un handicap à la marche et le bus est un problème pour moi "monter et descendre" le métro est plus facile

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : HEDHUIN

Prénom : ANNIE

Adresse : 134 rue St Denis ESC. 5 - porte 522

Email : hedhuin@numericable.com

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis contre le ~~[illegible]~~ phasage qui va bloquer le prolongement de la ligne pendant des décennies.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Neheux

Prénom : Rene

Adresse : 23 rue de la Tranchée
93100 Montreuil

Email : r.neheux@orange.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

2013 → 2019
- 6 ans pour réaliser 5 km !!!
0,90

- alors qu'à Madrid on a construit la Boucle du Metro Sur (40 km) en 3 ans. Pourquoi ce délais ? Sommes-nous moins bons que les Espagnols ?
Ne parlons pas de cet empilement des procédures administratives !

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : HYPOLITE Mollicone
Prénom : Claude
Adresse 116 bd A Briand
93100 Montreuil
Email : hypolteclaude@free.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis heureuse et j'espère que le projet de la ligne 11 va aboutir, En attendant le prolongement de la ligne 9.
Je suis pour le projet 2, qui permettra aux Parisiens et autre de venir en transport à BOBIGNY, ce qui désengorgerait les voies de circulation tout autour, qui devient un vrai problème pour les riverains des 4 communes.

Merci

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MORENO

Prénom : Pierre

Adresse : 183 bd Aristide Briand
Montreuil

Email : pierre-moreno@ifrance.com

DONNEZ VOTRE AVIS

- Favorable à l'extension de la ligne 11 sur le tracé n° 2
- Attente d'un micro planning pour s'assurer de la livraison (très attendue) de l'extension de la ligne
- Etude complémentaire d'un financement par la réalisation d'un projet connexe : le prolongement de la ligne 9
Ce dernier projet permettrait une bonne correspondance avec la ligne 11, mais également entre le bas et le haut montreuil
- Les deux prolongements rentrent dans une démarche favorable au maillage des lignes RER E et T1.
- Interrogations sur le financement et coût du projet, ainsi que les délais extrêmement important pour la ligne 11.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : PRUVOST

Prénom : TANIT

Adresse : 134 R St Denis
93 100 Montreuil

Email : TANIT.PRUVOST@FREE.FR

DONNEZ VOTRE AVIS

ZONE 2 pour tous !
Et BRAVO A TOUS.

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Franck

Prénom : Guillemot

Adresse : 134 rue Saint Denis
Montreuil

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je souhaite la zone 2.
Merci.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : GOEZ

Prénom : Roland

Adresse : 134 r St Denis
93100 Montreuil

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

ZONE 2

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ilede France · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : SOUCHET
Prénom : BERNARD
Adresse : 3 rue de BROGLIE
93110 ROSNY / BOIS
Email : b.souchet@free.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

J'insiste pour une station ou au moins sortie Boissière sur le secteur Bd de la Boissière — Site ACACIA (prévu par la ville de MONTREUIL) qui touchera 8 à 10000 personnes (dans l'ensemble
Il y a les collines et les côteaux de la Boissière (1500 appartements), site ACACIA 900 appartements prévus ainsi que des PME et commerces. le Fort de Rosny (habité par les gendarmes) tout prêt.

Merci - B. Souchet

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ile de France — seine saint denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : LOSS
Prénom : Emmanuel
Adresse : 9 rue Daguerre
93110 Rosny
Email : LOSS6@FREE.FR

DONNEZ VOTRE AVIS

- Je suis contre le phasage
- Je souhaite que Boissière 2 ait une sortie Bd de la Boissière (Etienne Dolet)
- Je souhaite qu'un grand parking soit prévu près de la sortie du métro et intégré dans le projet ZAC Acacia Ce parking devra être souterrain et pouvoir héberger un marché couvert

Emmanuel

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : HACKER

Prénom : Veronique

Adresse : 14/16 rue Estienne Orion
93260 Les Lilas

Email : vhacker@sfr.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Je serais plutôt favorable au tracé 2 dans la mesure où elle permet 1 arrêt supplémentaire à Lourdeau et que les 2 arrêts Boissière prévus sur le tracé 1 et 2 sont relativement proche.

V. Hacker

Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ile de France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MAYER

Prénom : Richete

Adresse : 237 rue de Noisy le Sec les Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

L'arrivée !!

8 ans que j'attends

Liberté très bien

station

Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Boucidha

Prénom : darradji

Adresse : 1 bis Rue de Paris
93260 les lilas.

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Serait-il possible que la ligne soit double, c'est à dire garder les deux tracé. Sinon je vote pour la ligne qui privilégie l'habitat social et le gain de temps des Habitants

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

île de France · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : KELFA

Prénom : MORIANE

Adresse : Hqu. P. Curie
93170 Bagnolet

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Metro très bien je suis à Bagnolet
presque à Gallieni
donc le prolongement jusque Rosny
c'est très bien car les bus sont
très long.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : POUMARAT

Prénom : Laurent

Adresse : 8 Rue de l'Est
93260 les Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Un projet indispensable.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : LENOIR

Prénom : Michel

Adresse : 105 LILAS

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Il est anormal qu'à la station profonde des Lilas il n'y ait pas 2 escalators (un montant et un descendant d'autant plus que la place ne manque pas.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : DAUMAS

Prénom : Evelyne

Adresse : 6 rue Georges-Pompidou
93260 LES LILAS

Email : daumas.martin@wanadoo.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

x Des travaux nécessaires.
Prévoir des escaliers mécaniques allant du quai à la rue pour toutes les stations y compris celle de la Mairie des Lilas.

x Veiller à la fréquence des trains notamment en soirée (inférieure à 4 mn si possible).

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ile de France — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : JACQUEMART

Prénom : Sophie

Adresse : 21 Rue du Garde Chasse

93260

Email : LES LILAS

DONNEZ VOTRE AVIS

D'après les premiers que je viens d'entendre, la ligne 11 sera accessible dans un laps de temps 4ans ; je trouve que cela est déjà trop long et d'autre part depuis x temps que l'on attend que l'accessibilité au métro soit meilleure que ce qu'elle est actuellement, environ 100 marches, je pense que ceux qui actuellement se chargent de donner leurs avis à ce sujet sont encore trop jeunes, car ils ne pensent pas aux 3000 séniors qui habitent cette ville et ont beaucoup de difficultés à descendre les marches en question. J'espère que vous n'attendrez pas les gaunis

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : FOURNIER

Prénom : MADELEINE

Adresse : 1 bis Av^e du MAL JUIN
93260 LES LILAS

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Serait-il possible de prévoir pour les 3000 retraités (dont certains très handicapés) un ascenseur ou un escalator descendant à la station mairie des Lilas et ce avant 2019.

En ce qui concerne le prolongement de la ligne n° 11, OUI c'est un grand progrès pour les habitants des banlieues.

M Fournier

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom Mme STOFER

Prénom : Gisèle

Adresse : 14, rue du Garde Chasse 93260 LILAS

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Il faut prévoir un escalier roulant en descente à la Mairie de Lilas. Et je suis favorable au projet.
Exemple : Pour se rendre à l'Hôtel de Ville, 2 Bus (105 ou 129 + 96).

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : SARLY

Prénom : Jeanne

Adresse : 63 rue de Romainville

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Avant d'envisager le prolongement à quand l'ascenceur à la station mairie des lilas pour les pers. agées, handicapées et les poussettes

[X] Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : NATAF

Prénom : Muriel

Adresse : 2 Bis Sente Gerard Les Lilas 93260

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Très bonne initiative

Un escalator dans le sens Gare aux Lilas (plus de galère de cartons et d'escaliers fatiguants

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MORICE

Prénom : Anne

Adresse : 212 N de La Rue de Tassigny Les Lilas

Email : aa.morice@orange.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Puisque la mise en service de la prolongation de la ligne ~~est~~ encore fort lointaine pour moi. Je demande :

- que les grands bus 105 soient remplacés par des petits bus comme sur la ligne 129
- que leur passages soient + fréquents.

Les bus longs ont beaucoup de mal à passer sur le "plateau traversant" du quartier des Lilas. Les petits bus passent beaucoup plus facilement.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BOURSIN

Prénom : Claudette

Adresse : 120 Rue Pasteur Les Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Agrandir les couloirs trop de monde.

Station Chatelet Etouffante

Souhaite un meilleur confort aussi.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : DELARUE

Prénom : Yvonne

Adresse : 21 rue Romain Rolland 93260 Les Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Tout à fait d'accord pour le prolongement de la ligne.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Mme CHICARD

Prénom :

Adresse : 2 square Henri Durand Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Tenez-bon et maintenez-
Cacticalement.

J-L. Chicard

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : HAUROGUE

Prénom : Estelle

Adresse : 57 Rue de Noisy le Sec
93260 Les Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

FAVORABLE

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ile de France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : WATRIN

Prénom : ANDRE

Adresse : 7 Allée des docteurs calmette et Lilas

Email : 93260

DONNEZ VOTRE AVIS

ça sera bien pour tout le monde.

Bon courage pour le prolongement

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance — seine saint denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : VINCHON

Prénom : Patricia

Adresse : 21 Sente Ferrand
93130 NOISY LE SEC

Email : patricia.grimbaum@nerim.net.

DONNEZ VOTRE AVIS

Projet à faire d'urgence
en 2 phases
les Lilas, Romainville et le haut
de Noisy sont gorgés de
voitures !

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

île-de-France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Email : .....

DONNEZ VOTRE AVIS

Favorable

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MARE2

Prénom :

Adresse :

Email : 06.22.92.82.82

DONNEZ VOTRE AVIS

J'ai 2 commerce sur les Lilas.
Avec le prolongement de cette ligne beaucoup moins de monde descendra à Rosny les Lilas pour perdre 6 bus.
C'est une grosse perte de passage pour moi.
Qui va compenser cette perte.

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : ELFEKY 1

Prénom : TAHA

Adresse : 88 RUE DE PARIS

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

je suis favorable -
cela soulage la ville des Lilas par rapport aux 3 communes
le prolongt permettra aux habitants des 3 communes (Romainville, Noisy-Rosny) de prendre le métro

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ile de France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : L'Henaff

Prénom : Jacqueline

Adresse : 150 Av. du Mal de Lattre de Tassigny. 93260 Les Lilas

Email : jacqueline.lhenaff@club-internet.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Je souhaite le prolongement rapide.
- pour un accès proche de mon domicile
- pour accéder rapidement à l'Hopital intercommunal où j'ai -hélas- souvent à me rendre.
- pour accéder aux centres commerciaux, car je n'ai pas de voiture

J. L'Henaff

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : LAFONT

Prénom : Jean

Adresse : 38 Rue des BRUYERES
93260 LES LILAS

Email : jean.lafont9@orange.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Prolongement nécessaire et au plus vite
Jusqu'à l'Hopital Gregoire
puis avec correspondance
à NOISY avec RER

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance — seine saint denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BenRenu

Prénom : Paul-Odile

Adresse : 27 Avenue P.V. Couhuica 93230 Romainville

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Super !!

On l'a tant attendu ! Je pense que ça va beaucoup bouger. Beaucoup

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BENKHALED

Prénom :

Adresse : Les Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis favorable au prolongement de la ligne 11.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Unterhalt

Prénom : Laurent

Adresse : 60, rue des Frênes
Flacieys.

Email : /

DONNEZ VOTRE AVIS

On a besoin de la ligne 11 !

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : YAHOUNI

Prénom : Marie-Louise

Adresse : 7 Rue Jean-Jaurès
93230 - Romainville -

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Habitant Romainville je suis très concernée par ce projet, j'en entend parler depuis 50 ans - Va-t-on enfin le voir arriver ? Cela devrait être très grand plaisir -

M.L. Yahouni

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : CARLADOS

Prénom : monique

Adresse : Rue de Paris

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je pense que c'est une grande necessite

cela aurait du être fait depuis longtemps

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : UNVOAS

Prénom : jean

Adresse : 29 rue du tapis vert les lilas

Email : unvoas@yahoo.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

je pense que le rapport cout / services rendus des gares d'etes trop elevé

Par contre rendues rapide (acte propre normandie - les Lilas serait + "rentable"

En contrepartie le Tgv pourrait devenir prevu pour etre utilisé à des fins + prioritaires / urgentes

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....
Les Lilas

Email : .....

DONNEZ VOTRE AVIS

Personnellement, la ligne 11 de la RATP me convient telle qu'elle est actuellement.
En étant élargie à d'autres communes, il me semble qu'elle brasserait une population plus conséquente.
Aujourd'hui, mon époux peut s'asseoir à la station "Mairie des Lilas" ce qui ne serait pas le cas si le métro arrive de Nasy, Romainville ...

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BERGER

Prénom : Denis

Adresse : 50 rue Henri Barbusse 93130

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

pour le Tram 1 qui devrait le plus de virages

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : COLAS

Prénom : Marie

Adresse :

Email : marie-vidalie.colas@free.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Favorable au tracé 1, avec une volonté d'un raccordement à la ligne 9.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : ELIAS DA COSTA

Prénom : JEANNETTE

Adresse : 23 Av. GRANDO

AIR 93420 Villepinte

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

J'ai travaillé à LILAS

Je suis d'accord avec le projet

Merci

Jeanette

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

île-de-France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Mme Veuve MARAIS

Prénom : Jacqueline

Adresse : 11 Rue Diderot

PAVILLON 93170 Bagnolet

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ilede France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : LENOIR

Prénom : Michel

Adresse : Les Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Preference pour le tracé 2

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : LE BRAS

Prénom : JOAN

Adresse : 2 RUE 11 NOVEMBRE, 93260 Les Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

N'ayant pas de voiture, je préfère l'option qui passe par Damrémont

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Bettach

Prénom : Ariel

Adresse : 31 Rue Jarcelle
93260 LES LILAS

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

ce projet est une très bonne idée.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : SANOSA

Prénom : Sydney.

Adresse : 8 AV Combe en AFN les Lilas 93260

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

C'est une très BONNE chose.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : KAJDAN
Prénom : Jean-Michel
Adresse : 1 sente Giraud
93260 Les Lilas
Email : jeanmi@kajdan.com

DONNEZ VOTRE AVIS

Bravo pour ce beau travail, documentation claire et précise.
Solidaire avec vous dans cette entreprise qui profitera à tous les Lilasiens autant sur le plan professionnel que privé.
Bonne route et bon courage !
J.M. Kajdan - musicien.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BENSEBAINE

Prénom :

Adresse : Les Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

TRES BONNE INITIATIVE

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : EL JAMALI

Prénom : Abdelkader

Adresse : 2, Bd de la libération
Les LILAS 93260

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Monsieurs Les Responsables
J'approuve cette décisions de ce projet

merci

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

Île-de-France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : LAYANI Joseph.

Prénom :

Adresse : 159 Rue de Paris
93260 Les Lilas

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis favorable.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

île-de-France · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : CORBIC

Prénom : VANESSA

Adresse : 25 av du Colonel Fabien 93100 Montreuil

Email : flypper_93@live.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis très satisfait de ce projet

Projet excellent

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BOUDGACHE

Prénom :

Adresse : 235 Bd ARISTIDE BRIAND.

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

J'espère que ça va se réaliser. C'est une bonne chose pour les habitants de La Boissière.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : HADGAN

Prénom : Naima

Adresse : Lardeur

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis d'accord pour le prolongement du Métro L11 notamment pour le Tracé 2 à DOMUS.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Abichou

Prénom : FAKHRI

Adresse : 4 Rue paul verlaine
Noisy le sec 93130

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

oui je suis pour que la ligne passe de chez moi sa veut dire le Tracé 2. merci

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : EL MORD

Prénom : SAMIRA

Adresse : 3 Rue Paul Verlaine
Appt 143 93 130 Noisy le Sec

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

J'adhère totalement à la mise en œuvre du prolongement de la ligne 11

Le tracé n° 2 est un tracé auquel j'adhère du fait d'une mise en valeur du quartier "LONDEAU" considéré comme très mal desservi.
Cela permettrait de rendre plus vivant économiquement et socialement cette partie de Noisy le Sec souhaitant un désenclavement à ce projet. Merci

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ile de France · Seine Saint Denis · RATP · stif

Mme ARDUS Louise

A propos du prolongement de la ligne n°11 des mêlés = COMPLÉTEMENT POUR !

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Boulamssau

Prénom : Laila

Adresse : 3 Rue Paul Verlaine

Email : Lmoumi_Laila@.FR

DONNEZ VOTRE AVIS

OK Tracé : y'aura plus vite au travail

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Pierru

Prénom : Dominique

Adresse : 8 Allée champollion 93130 noisy le sec

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis pour le Prolongement de la ligne 11 du metro mairie des lilas londeau.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Ezzat

Prénom : Myriam

Adresse : 1 rue Paul Verlaine

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Prolonger les deux me voir

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : VANDEVOIRE

Prénom : Michelle

Adresse : 8 Rc Baudelaire
93130 Noisy le Sec

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Tour Pe Detro.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Kamara Fatoumata

Prénom :

Adresse : 1, rue J. Verlaine
93130.

Email : /

DONNEZ VOTRE AVIS

C'est une bonne chose
vous l'attendez
pour le tracé ?

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Azzouzé

Prénom : Nazha

Adresse : rue Verlaine

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Pour le tracé bleu via Londeau.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : HAMMOUMI

Prénom : ABDALLAH

Adresse : 3, Rue Paul Verlaine

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je pense que c'est une bonne chose.

Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance — seine saint denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : RACHED

Prénom : DJAMILA

Adresse : 12 RUE PAUL VERLAINE

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

ok pour le métro
OK pour le Tramway 2 sur le boulevard -

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : ZENDIS

Prénom : HANANE

Adresse : 3 Rue Paul Verlaine

Email : ZAKDAKA@Hotmail.FR

DONNEZ VOTRE AVIS

Je trouve que très Bien

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : FAUGERAS

Prénom : Patrick

Adresse : 1 rue P. Verlaine
93 130 Noisy le Sec

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis pour le prolongement pour la ligne 11

Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Ahmed - Cheikh

Prénom : Ahmed

Adresse : rue J. Verlaine

DONNEZ VOTRE AVIS

Email :

C'est une bonne chose pour tracé 2.

Ahmed

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : HAKimi

Prénom : Mohammed

Adresse : 3. RUE PAUL verlaine 93130

Email : chadia681@hotmail.com

DONNEZ VOTRE AVIS

c'est une bonne Posse

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Bassi

Prénom : WALID

Adresse : 3 rue paul Verlaine

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

je préfère un Tracel

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : TRIKI

Prénom : JIHENE

Adresse : 1 rue Paul Verlaine 93 / 130

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

j'aimerai bien finir la ligne pour le metro.

Merci

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ilede France · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : SI DJILANI

Prénom : DALILA

Adresse : 2 Rue Charles Baudelaire 93130.

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis d'accord avec tout ce qui me facilite le déplacement. donc je pense que ce tracé me convient tout à fait puisque j'emprunte très souvent cette ligne.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Korimbocus

Prénom : Ismaël

Adresse : 14 Rue Paul verlaine

93130 Noisy le sec

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je préfère les tracé 2

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance — seine saint denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : ROUILLARD

Prénom : Yasmina

Adresse : 3 rue paul verlaine

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis pour le tracé 2

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ilede France — seine saint denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BOUDEBOUZ

Prénom : RIAD

Adresse : 03 RUE PAUL VERLAINE

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

(1) ROSNY 2 — (2) Noisy le Sec

(3) (4)

OUI Pour le tracé n°2.

BOUDEBOU

Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : JOVANOVIC

Prénom : MILANKA

Adresse :

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis d'accord pour le prolongement du Metro L11 au Landeau.

JOVANOVIC

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance — seine saint denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Mme FLOCH

Prénom : Françoise

Adresse : 1 Rue Paul Verlaine
Noisy-le-Sec

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Mon Avis se porterais sur le tracé.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BENZRIG

Prénom : ZOHRA

Adresse : 135 RV e de Remont-Noisy le sec 93430

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

j'suis pour le tracé 2.

A

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : HAMOUDI

Prénom : Fauda

Adresse : 13, Rue Paul Vaillant

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

OK pour le METRO à Noisy le Sec

Mr Hamoudi

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Boufercine

Prénom : Ouassila

Adresse : rue P Verlaine

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Le métro c'est bien. Ça me permettra de pas prendre le bus qui ne va pas jusqu'à Paris.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance — seine saint denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : FIALIP

Prénom : PIERRE

Adresse : 141 Bd Aristide Briand 93100

Email : pierre.fialip@orange.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Favorable au prolongement de la ligne 11 à l'Est et compte tenu du délai prévu, un report du transfert de voyageurs va se faire sur cette ligne et de ce fait sera rapidement surchargée du fait de l'évolution de la population, des établissements scolaires et de la situation de l'Hopital où des travaux annexes/ son développement.

Aussi, pour compléter le maillon des transport, un prolongement de la ligne 9 semble urgent pour équilibrer le maillage des transports.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : DAUBIN
Prénom : Liliane / François
Adresse : 185 Bd R. Salengro
93130 Noisy le Sec
Email : lilianedaubin@free.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

question essentielle : URGENT
notre pavillon est-il concerné par expropriation au fait de l'implantation du local de maintenance
le immeuble attenant est-il lui aussi concerné.
Merci

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Chirion

Prénom : Valérie

Adresse : 30 Rue des Hauts Rateaux 93160 Noisy-le-grand

Email : leclochette93100@hotmail.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis pour le projet à 100%.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Didosa

Prénom : Agathe

Adresse : 10, rue du Four
Bât J 94360 BRY/Marne

Email : agata1961@hotmail.Fr

DONNEZ VOTRE AVIS

je suis pour le prolongement

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : VIENOT

Prénom : Sandra

Adresse : 60 Rue des cerisiers
93110 Rosny Sous Bois

Email : WHITNEY2003@Hotmail.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

je suis pour et très contente que le metro passe près de chez moi car c'est très pratique et rapide mais ce serait super qu'il passe avant 2018

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : MAJDOU

Prénom : MOHAMED

Adresse : 128, Rue st DENIS
93100 Montreuil

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

ile de France · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : FAY

Prénom : Jeanne

Adresse :

4 rue Honoré Balzac

Email : mauricefay93@yahoo.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Nous voulons le métro,

le prolongement de la ligne 11/11 en allant de la 93.

Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : BERTIN

Prénom : Christian

Adresse : 107 rue Emile Beaufils
93100 MONTREUIL

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Va-t-on dépneumatiser la ligne 11 ?

Quelle en serait l'économie

d'énergie.

CBS.

P.S : Tracé 2 excellent moyennant

quelques aménagements

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : HADJ

Prénom : NADJAT

Adresse : 205 Bd de la Boissière

DONNEZ VOTRE AVIS

Email :

La ligne de metro sa va regler vraiment un grand problème pour moi j'ai aller prendre le metro en lieu du bus qui vraiment est bien en retard

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ileDeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Badjoko

Prénom : Pierre

Adresse : 7 Rue Eugène Le

Email : BADJPIER@HOTMAIL.FR

DONNEZ VOTRE AVIS

je suis d'accord

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : TOUZET

Prénom : PHILIPPE

Adresse : 70 RUE PALI KAO 75020 PARIS

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je prends la ligne 11 tous les dimanche matin pour aller voir ma mère qui habite dans une residence pour personne agé à proximité de l'hopital ensuite la bus 129 avec la prolongement sa sera directe et de belleville ~~on est~~ pour se rendre à rosny 2 on est obligé de prendre la ligne 2 j'espère à la chapelle ensuite le RER E

Je suis pour la prolongement de la ligne 11

☒ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : DIALLO

Prénom : Rayhamaton

Adresse :

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis d'accord pour le prolongement de la ligne 11 des Lilas jusqu'à l'hôpital.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : QUIROZ

Prénom : MARIA

Adresse : 113 Av du Rosny
93130 Noisy Le Sec

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Gouget

Prénom : Liliane

Adresse : rue St Denis

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis d'accord avec le projet.

L Gouget

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance · Seine Saint Denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : Aydın

Prénom : Asiye

Adresse : 60 Rue de la Dhuys 93130 Noisy le Sec

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je suis d'accord pour le prolongement de la ligne 11.

Asiye

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance — seine saint denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : SOUNY

Prénom : MONIQUE

Adresse : 78 bis bd de la Boissière

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

TRACE N° 2

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ÎledeFrance — Seine Saint Denis — RATP — stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : SUNY

Prénom : Michel.

Adresse : 7 a b r. Rue de la Bois siere

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

TRACE N° 2

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

Ⓜ 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : YAHIA
Prénom : Samia
Adresse : 9 bis, Rue de Bagneux
Email : yahiasamia@hotmail.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Bonjour ① . Bravo
de enfin !
Super projet.

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :
www.prolongementligne11est.fr

îledeFrance · seine saint denis · RATP · stif

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Concertation publique

Les Lilas — Romainville — Noisy-le-Sec — Montreuil — Rosny-sous-Bois

Nom : SINEK

Prénom : JERZY

Adresse : 133 rue Edouard Bronly Montreuil

Email :

DONNEZ VOTRE AVIS

Je soutien de tout de cœur les prolongements de la ligne 9 et 11. Urgent pour la ligne 9.

J Sinek

☐ Cochez cette case si vous souhaitez que votre avis soit diffusé sur le site Internet :

www.prolongementligne11est.fr

ile de France · Seine Saint Denis · RATP · stif

Carmelo Picciotto
95 rue Marcadet
75018 Montmartre

Ce vendredi 06-09-2010,

Ce projet détient un rapport qualité-prix absolument exécrable; Il serait folie dépenser 1 milliard d'eurofrancs (attention aux dérives de toutes sortes qui contribuent à l'explosion des coûts sans oublier l'inflation ...) pour obtenir si piètre gain au final et ce alors qu'il existe solution efficace tout autant qu'économique consistant en la prolongation du tramway de la place "Carnot" de Romainville jusque dans Paris par le passage à travers la "porte" des Lilas, l'avenue Gambetta (la place homonyme), le bd de Ménilmontant et l'avenue Ph. A, la traversée de la place du Trône et l'emprunt du boulevard "Diderot" ce qui représente une avancée davantage signifi-cative. Il importe d'amplifier les relations de banlieue à banlieue au travers de l'agglomération parisienne; Ainsi le nouveau tram décrit ci-dessus pourra en franchissant la Seine au Pont d'Austerlitz, emprunter le bd Saint Marcel, rejoindre le T6 par la place D'Enfer, l'avenue d'Orléans et la Porte de Châtillon. Un raccordement ultérieur par la rue de la Roquette et la percée rejoignant la place Mazas permettra de re'articuler le réseau ci-avant, une jonction avec le T3 par le Cours de Vincennes envoyant les voitures de tramways par l'avenue des Amandiers vers la place du Château d'Eau!

Pour ce qui concerne la Province {et Ile de France} la ligne des trams joindra au Pt de Bondy celle établie sur la RN3 entre Opéra et Pavillons sous Bois jusque la gare de Serran Livry et le Carrefour de [Mitry-] Claye-Souilly. La desserte de La Boissière et de Romainville sous Bois ainsi que Montreuil sous Bois pouvant s'avérer aussi bien par le reste du réseau dont Q aura plus tard à discuter de la cohérence.

Pontet Gerard
121 Rue Alexandre Dumas
93230. Romainville. (Lilasien de souche)
C'est 'Urgent' on parle de ce prolongement
Jusqu'à Romainville depuis 50ans - - -
Le projet est-il en 1 ou 2 phases ?
→ Ciment puis Bois Perrier + compliqué
Tant pis pour les nuisances de la phase
de construction

Josette Bouchaveau (Sourde)
22 R. du Coq Français
93260 Les Lilas

Bravo! c'est super pour le prolongement de la ligne. ce serait pratique d'aller à l'hopital, boutiques Rosny S/bois et Domus, Leroy Merlin plusieurs personne n'ont pas de voiture pour y aller. et Aussi donne la satisfaction ds habitants de l'est. Continuez

Rizzo Maria
le pré St Gervais.

Se trouve cela pratique pour se déplacer en banlieue car il n'y a pas beaucoup de facilité il faut prendre plusieurs bus à la fois pour arriver a Rosny / sous Bois.

Bres de Dominique Rubis
96 Rue Romain Rolland
93200 Le Lilas
Le Tracé 2 a plus de station vers il Faut
plus de personne - Je la préfère !!!

On le demande depuis des années
. Mr Chauveau

une concertation de plus, doit-on y croire ?
il est vrai que 2012 approche - - - - Espérons
il est frein de plus de 70 ans —

Le Tracé 2 paraît plus intéressant.
par le passage par le centre commercial

Sympa les Tee-Shirts - Bonne idée ! - -

Très jolie Mairie touristes Marseillais
Bravo

Pas trop d'idée sur le Tracé 1 ou 2 ....
j'habite le Lilas et vous souhaite à Paris ....
Projet prévu déjà dans les années 1960 !!!
enfin tout arrive un jour je suis ravie pour
les habitants de ces quartiers ... Lilas.

Je pense que le tracé 2 est plus intéressant avec une station de plus. A aucun endroit de l'exposition il n'est question de l'allongement des stations existantes (de Châtelet à Mairie des Lilas) nécessité par le passage des trains de 4 à 5 wagons. Cela ne va-t-il pas entraîner un surcoût et des travaux dans les stations gênant les usagers ?
Enfin espérons que ce projet ne sera --- enfin !

Martine Lepage
Le Pré St Gervais

PAS DE PROBLÈME !!

Mr Skenda
60, rue du Beuffroy

Félicitations pour votre projet. Nous
qui vivons nous quotidien et savons
une meilleure circulation pour se rendre
sur Paris

Très positif !!
Super

Je fait de relier le metro au RER E
est vraiment intéressant. cela permet d'être
à quelque minute du centre de Paris (chatelet)
c'est appréciable

BAH Mauvaise Nouvelle

100% d'accord, depuis ~~le~~ Avenue !!!

Enfin en cours - vivement la fin
des travaux

M^me X) Si le 18/09/2010 il est survenu un marme malentendu. Il faudrait mieux ~~apt~~ prendre la peine d'expliquer aux citoyens que la mairie n'ouvre PLUS DU TOUT leurs portes le Samedi. C'est Très grave pour les personnes qui travaille comme la majorités des FRANÇAIS.

Tout arrive à qui sait attendre ! enfin, je serais à la retraite. 2013 ce jour de l'inauguration CB

Nous avons acheté il y a 1an 1/2, les anciens propriétaires nous parlaient déjà de ce prolongement !! On a hâte !! Ça éviterait de prendre 1 bus jusqu'à Place Carnot ou Boissière à Montreuil/Noisy le Sec.
. Le tracé 2 semble plus intéressant !

Rolleo

— —

Salle des Fêtes magnifiquement rénovée avec en plus un concert de qualité -
Merci.

— — —

Dans les années 30, il était déjà question de prolonger la ligne sur presque la Remarquable. alors encore 70 ans avant la mairie

La concertation du prolongement de la ligne 11 du métro à l'est s'est bien passé et je suis favorable de mettre le tracé 2 pour que cette ligne circulera en aérienne et que deviendra la 7e ligne du métro en aérienne comme les lignes 1, 2, 5, 6, 8 et 13 du métro.

Merci Forky

Mr le Maire

Mr. X

Tout d'abord Bonjours.

- Je tiens à vous detailler notre visite à la mairie des Lilas. Ni Bonjours ni en revoir m'a été dit. Je trouve cela très desasperant. ~~Toute~~ Durant toute notre entretien avec la Personne representant la mairie des Lilas s'est ~~passé~~ resté au téléphonne tout au longs de notre entretien je pense comme vous que cela ne se fait pas.

Sincères Salutations.

Je suis pour le tracé 2 ma mére ~~habité~~ habite dans une residence pour personne agé qui se situe a' montreuil vers l'hopital j'habite a' pars pas loin de bellevilla on passe la ligne 11 et ca m'evitera de prendre le bus 129 j'arriverai plus vite chez elle

Philippe Louzel

Tout simplement OUI !
l'une ou l'autre ligne mais
vite la réalisation de ce projet !
un Parisien. G. W

Il était temps après plus de 110 ans d'attente !
Je serais d'avis que la ligne s'arrête
place Carnot, comme défini dans le projet
initial. JMH Les Lilas.

Y. aura-t-il un peu plus d'aération sur la
ligne 11, car l'été c'est étouffant les gens
arrivent à leur travail souvent en nage !
Les pneux sur les roues y sont-ils pour quelque chose,
les lignes où les roues sont serrées de métal,
Il fait beaucoup moins chaud -
Une Parisienne - ML

Sur ce projet, trop attendu, 2 remarques :

- le tronçon "mairie du Tilleul" devrait être réaménagé en même temps à l'opposé de l'actuelle, en utilisant la trémie d'arrivée qui débouche à l'angle du rue de Paris et rue Jean Moulin, avec un 2ème tourne-à-gauche (indispensable pour pallier aux zones frigides du tout giratoire actuel)

- le matériel à 5 voitures devrait être mis en service avant l'achèvement du prolongement de la ligne 11. Le matériel actuel est vétuste et d'une capacité insuffisante.

M. BONDUELLE - 1GE Hommes -
Le Tilleul.

Tracé n° 2 pour desservir le Londeau à Noisy le Sec et un parcours aérien en plus !
Merci

Le Lilas

Ce n'est que du bleu !
que de promesses !!
ça ne coûte pas grand chose ! ; qui va payer ?
(c'est à dire)
en 2050 ?!

Excellent argument électoral, et équipement important un mai rôle à jouer pour désenclaver l'est parisien.

Communiquez moins, et agissez plus.

Nous attendons avec impatience l'arrivée du Tram

A. Roberte

Très bonne initiative sauf que les Lilasiens n'auront plus le privilège d'être les premiers assis ☺.

Avenue Pasteur

17.1020 - Lilas.

excellent VIVE Les Lilas ca. Mairie.

Bonne Bossmith

Les Lilas/Bagnolet - le 05/10/2010

Excellente initiative!

Cela fait plus de 30 ans qu'on nous parle d'un projet qui risquait de ne plus voir le jour

- Le TRACE N°1 ne paraît être le plus judicieux le + efficace et rentable. Le respect du contrat de Progrès prévu en novembre dernier (Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil/Bernici et Rosny sous Bois) Encore Bravo et Merci pour la Harmonie de ces zones péri-urbaines qui souffrent d'un certain isolement dans les déplacements (Projet → Rond-Point de la Fontaine de Vincennes)

Le 6/10/2010.

① le Tracé 2 me semble meilleur car il touche un bassin de population plus important pour une différence de coût peu importante. F. CHEVALLIER.

② Y a t'il des projets de parking proche des nouvelles Stations?

③ le nombre des stations est-il définitif? (entre liberté et contrat)

---

le 7.10.2010

Enfin une prolongation tant attendue va se realiser

Le Tracé 2 semble plus à même de desservir un plus grande population

Ne pas oublier les personnes handicapées, pas facile les escalins des Stations.

Le/une Jurassien

Le 7.10.2010

Espérons que les lignes seront climatisées ou réfrigérées car cette ligne est l'une des plus chaude. Irrespirable.

Le 7/10/2015

Avant la fin des travaux de prolongement de la ligne 11. ce qui va demander plusieurs années (on en parle depuis 1950). il faudrait climatiser ou réfrigérer le parcours de cette ligne mythique. Cette ligne a été equipée de wagons avec pneumatique a peu près en même temps que la ligne N° 1. Cette ligne a changé de type de wagons sauf mais cette pneumatique depuis fort longtemps normalement car cette ligne accueille les touristes étrangers mais pas la 11. qui gardent ces vieux wagons où il y fait très chaud.
Même la ligne N° 2 est maintenant véhiculée avec des wagons modernes propres confortables et sans bruit ce qui augmente la sécurité des voyageurs ce que se protège sur la 1 depuis de très nombreuses années. Place dans le garage il est même construit un edifice en vue de climatiser les tunnels de la 1.
Je crois avoir vu un début de travaux à Place des fêtes pour ce même type d'amélioration de l'aération mais à ce jour rien a changé sur la 11.
Dernier point je propose que la station hospital intercommunal de Montreuil soit

baptisée station Jacques Brel.
car je ne connais pas de station de
métro actuellement portant le nom d'hopital
et il faut savoir que Jacques BREL
a ses débuts résida à Montreuil. Salard
cette maison existe toujours et porte devant
la façade l'indication de son séjour dans
cette maison. De nombreuses écoles et autres
portent le nom de ce grand chanteur
francophone et donc je crois qu'il serait
préférable d'affecter cette station Jacques
BREL plutôt que hopital municipal.
Bernard Rousselle les Lilas

OBSERVATIONS DU PUBLIC

le 18/08/10 - 1ère journée
Observations de :
Bonjour
A qu'elle date, les travaux seront fini ?
Parce que tout le monde en parle de cette ligne 11, mais personne ne sait quand elle sera bien présente à ROSNY.

Cordialement.

le 19/08/10 /
le 20/08/10 /
le 23/08/10 /
le 24/08/10 /
le 25/08/10 /
le 26/08/10 /
le 27/08/10 /
le 30/08/10 /
le 31/08/10 /
le 1/09/10 /
le 2/09/10 /
le 3/09/10 /
le 6/09/10 /
le 7/09/10

le 6 septembre 2010

le 7 septembre 2010

le 8 septembre 2010

le 16 septembre 2010

le 21 Septembre 2010

le 28 Septembre 2010

le 30 Septembre 2010.

Contribution de ADTC Est Parisien
chez M. Massip, 15 rue du quatrième zouave,
93110 Rosny, 06 60 20 13 51

1) Nous choisissons le tracé 2 et demandons en + des possibilités de prolonger par une voie de service vers Val-de-Fontenay pour raccordement aux divers projets à cette gare, tout celui de la ville de Fontenay d'y amener le prolongement de la ligne de métro n°1 Vincennes - la Défense,

→

2) Choix de voie et de roulement des trains

2.1) Les travaux vont entrainer la destruction de l'atelier actuel. Pour que pendant les travaux les rames de métro puissent bénéficier d'autres ateliers, il faut remplacer les rames sur pneus par des rames fer sur fer capables d'aller sur la totalité du métro urbain RATP ce qui peut se faire en les équipant de deux jeux de frotteurs (capteurs de courant) à télécommander de papier de roulement, comme sur tracteurs de travaux de la RATP

2.2) Nous demandons que la voie pneus soit conservée et étendue à la totalité de la ligne, ce qui permettra ultérieurement d'y faire rouler des rames pneus disponibles.

3) Bruit et viaduc

Le métro n'est pas une fatalité nauséeuse qu'il convient de cacher à la vue du public. Il existe des procédés de construction de viaduc emprisonnant les bruits de roulement

Carnet PICCIOTTO 95 rue Marcadet 75018 Montmartre

Rosny sous Bois, ce lundi quatre octobre deux mille dix, trois heures du soir :

Nous jugeons ce projet de "métro" plutôt ; - Il ne concerne qu'une dizaine de communes et ne sort des limites de l'ancien département de la Seine en restant bornée à la Grande Ceinture Ordinaire qui sert de « frontière » ; L'intérêt représenté semble un détail pour le reste de la Région puisqu'il ne concernerait que la relation avec Paris qui sera bien mieux accessible par le RER E au départ de Rosny et Noisy. La desserte des banlieues profitera davantage de la création de la Tangentielle Est qui rejoindra le RER A en traversant la Marne sur le viaduc de Nogent, la réouverture de la gare du Plant à Champigny et le passage de la Seine à Choisy le Roi permettra la jonction du RER C sur Orly ! Ajoutez que la création d'une station à la Folie de Bobigny complétée par une passerelle piétonne franchissant le canal de l'Ourcq mènera les Bas Pays de Romainville en bordure de la RN3 sur laquelle nous attendons vivement la concertation sur la création de transEEB.

- A notre sens, il devrait être réalisé en commun avec le prolongement envisagé du "M9" dont les études sont désormais inabordables à ce jour, ce délai supplémentaire permettrait la complémentarité des deux tracés tout en économisant un tunnelier ainsi que la mise en commun du nouvel atelier de maintenance ; Il est à noter qu'avant la prémunitation, les rames M11 étaient « naturalisées » à l'atelier de la "L3" puisque semble-t-il, s'étant la seule infrastructure ayant un raccordement commun, cette dernière n'est communiquant qu'avec les "L2, 5, 7" respectivement avant la Place Lachaise, la "République" et l'"Opéra". Cela permettrait d'économiser aussi du prémunitaire puisque la M11 ne communique avec aucune ligne en jours, lors de travaux de renouvellement des voies, il pourra se procéder au démontage des pistes et de tout cet appareillage dispendieux. A l'inverse, il devra être procédé à l'étude visant à la réalisation de jonctions avec les "3bis et 7bis" afin d'en doper le fonctionnement, à l'heure présente fortement amoindri...

Mais comme nous l'avions indiqué en introduction, le chemin de fer MÉTROpolitain ne saurait point que l'on y consacre autant de moyens, le retour sur investissement étant beaucoup trop faible, le bénéfice prétendu consiste en fait dans la suppression des services routiers nitrogènes « Ou déshabille Pierre pour habiller PAUL » selon la diction.

Nous avons cru constater que nous étions le seul opposant résolu à cette réalisation telle que présentée dans le dossier de concertation ; Nous espérons donc que nos objections seront étudiées avec le plus grand soin et qu'il en sera tenu compte au moment de la décision finale. Tout comportement autre, outre son incontestable démagogie, ne manquera pas de dénaturer l'esprit de la consultation (celle-ci étant paralysée par le fait que le maître d'ouvrage ne présente que rarement des documents à charge - sauf si il y est contraint par la loi - Il importe alors de rechercher le non-dit, ce qui ne figure point dans les déclarations d'intention, souvent généralement inaccessible autant au grand public valaisien ignorant que des décideurs (élèves et ou fonctionnaires) qui sont souvent par paresse (1 péché CAPITAL !) se garder de (va) à l'encontre. Ce que nous ferons malgré le risque de paraître trouble-fête... Nous relevons en effet des lacunes méthodologiques à lesquelles il conviendra de mettre fin lors des futures consultations ; Ainsi p 26, le prolongement de la M... 12 issu du même raisonnement aberrant présenté - au contraire - comme ayant rapport direct avec le projet en cours alors que les deux infrastructures n'ont guère de rapport commun puisqu'elles sont inaltérables l'une et l'autre hors le passage par Paris et double "correspondance". A l'inverse, la carte "réseau bus" p 21 reste suffisamment imprécise à fin de laisser penser en profane que n'existent finalement que des services des plus insuffisants... dans p'intitulé p 20 comme bien développé ! tandis que n'existe aucune liaison directe entre 76 (Paris Bastille) et 545 [Vitry (M 94) et le 1er Mai Martin Or c'est l'amélioration du déplacement de proximité, accessible au plus près qui permet le mai transfert modal car c'est à la longue attente que des usagers finissent par se mettre en automobilisation, le temps qu'ils prévoient à l'arrêt l'étant désormais pareillement dans leur véhicule. Rechercher le niveau de desserte approchant celui d'avant-guerre sans plus pertinent car il résultera le désordre ambiant. Effectuons le retour en arrière, en 1929, le (M) est promis aux communes en échange de la suppression de leurs trams ; marche de deux continue par l'autorité militaire qui envisage [avant la création de la ligne Maginot, qui est le succès que l'on sait...!] une liaison rapide entre ses établissements [Hôtel de Lobau (double comme entrée terrain) l'Hôtel de Ville de Paris, Château d'Eau de la République, Martin les Tourelles et des Forts du Plateau] tandis que des véhicules routiers seraient directement mobilisables sur le terrain, les tramways ne le pouvant conséquence du retard ferroviaire pris par la France obsédée par les voies carrossables et les voitures les supplantant ; On verra en mai 1940 le résultat ; Nonobstant la banqueroute décidée par la loi du 26 juin 1941 la fin du réseau automne de surface et le confia à compter du 1-1-1942 à son service intime le CMP qui sous le nom de RATP pourmit la politique funeste de relèvement sur ses stations. —

En effet, à l'image de son aîné, la RATP a tendance à travers ses relais d'opinion, à se croire l'unique détentrice du déploiement des transports qu'elle concentre sur le métro, le département BUS (et pour cause !) ayant toujours eu le rôle du parent pauvre tandis que le RER lui sert de roue de secours en évitant de la sorte la marginalisation. Il nous semble le temps venu de mettre un terme à cette gestion exclusivement orientée vers le tout métro en tâchant d'inciter les collectivités locales à multiplier les sites propres pour transport public sur la voirie au lieu de les laisser persister dans l'erreur antérieure ! Ceci passera par des prolongations et des créations de lignes, la reconversion des navettes (le joujou municipal) dans de vrais services locaux (intercommunaux et interdépartementaux), la requalification des parcours [couloirs réservés, voies de circulations dédiées], l'adaptation au trafic à venir [mise en articulé de la majorité des lignes] ce qui implique des dépôts sensiblement plus grands d'où le recours intense au tram dans le but d'optimiser les nécessaires investissements.

La révision urgente du PDU régional devrait permettre d'inscrire cet objectif primordial tant dans la réglementation que dans les textes pour suivre. Il sera évident que la mise en œuvre de ces objectifs permet de se dispenser de prolongations onéreuses de lignes du métro déjà fort peu confortables : Il faut en effet souligner que la norme d'efficience de ces services se trouve fort éloignée des souhaits des populations lesquelles ignorent largement les nuisances auxquelles elles s'exposent. Des enquêtes de santé publique devraient être diligentées sur l'impact sur la santé publique de la fréquentation du métro ainsi que sur les dérives anti-écologiques qui en découlent. Son emploi n'est pas aussi idyllique que veut le dire son exploitant scientifique : On a pareillement jamais vu d'alcoolier se reconvertir parce qu'il découvrait les ravages que occasionnaient la consommation de ses boissons ! Certes dans le cas présent, la M...11 va provoquer des flux économiques mais il importe de s'interroger avant toute concrétisation sur les inconvénients et dangers que cette réalisation ne manquera de créer. La prévention est toute aussi nécessaire que les soins postérieurs. Or comme je l'ai souligné, ce point de vue ne paraît pris en compte dans cette planification plus complaisante que mesurée sur le bien-fondé d'une telle opération.

Rappelons que le funiculaire de Belleville (tramway à voie unique métrique reliant la façade SUD de la caserne du Château d'Eau au perche de l'Eglise de Belleville (Seine) a cessé son exploitation le 18 juillet 1924 Il fut remplacé par divers services d'autobus avant le déclenchement des hostilités mais la création du métro ne répondait en rien à son remplacement, il visait plus à empêcher sa reconstruction et sa prolongation dans le centre de Paris qui contrariait le TORAZISME des élus plus soucieux de recevoir les pots de vin en privilégiant la circulation automobile et son accroissement que de répondre aux attentes du public soucieux d'un transport équitable ce que n'était PAS le métro qui ne cherchait qu'à se substituer au réseau de surface en asséchant ses recettes par la monopolisation de son crédit. Il y eut en effet entente avec les industriels de l'automobile dans l'optique de se partager le marché (Cf: Yalta avec Staline dans le rôle du Métro, Churchill pour celui de l'Autobus, Roosevelt pour l'Automobile).

Le STIF devrait impérativement pour tout nouveau projet présenter un scénario au fil de l'eau, sans la réalisation de l'infrastructure envisagée, en même temps qu'un autre mode envisagé (ici, le tramway FER car son "équivalent" sur pneumatiques ne mérite ni cette appellation mais la qualification de tracteur routier) étudié en guise. D'ailleurs, un bilan historique du tronçon actuel de ce chemin de fer METRO pour l'avion aurait dû y être adjoint [ainsi que pour toute future ligne de transport] car le TC a existé avant la RATP et poursuivra son histoire après eux sans ...

Le temps de parcours cité - un quart d'heure - n'est exact qu'en cas de faible charge ...

Le plan de mobilisation des transports régionaux gagnera à sa révision. Lors de la construction T4, nous avions suggéré qu'il soit envisagé son renvoi vers Rosny sous Bois, l'étude de son implantation depuis Paris, à travers Montreuil sous Bois et particulièrement de la Boissière au Rob Pt de l'Europe, cimetière de Villemomble et sa gare ou celle de Gagny si le maire de Rainey fait obstacle au passage sur sa ville !

Ce qui permettra aux Montreuilois de faire leur deuil de la prolongation du M. 9 tout en sauvant leur ville de l'engorgement et en désenclavant les lieux existants.

Rappelons que la suppression du m... leur fit perdre les trams 4 / 22 · Matrimel - Louvre - Les Halles

96 : Solidarité - Opéra

98 : 7 chemins - République

Rosny gagnerait des lignes de tramway si elle abandonne le métro, pareillement pour Romainville, Noisy le Sec et les Lilas, le bénéfice s'étendant à Bagnolet, Pantin et le Pré St Gervais ...

M. Gabriel Lapeyre 4 rue des polyanthes 93110 Rosny sous Bois

Je suis pour un prolongement en une fois, sans phasage.
Je suis pour le tracé n°2 avec un arrêt à Domus.

Il serait pertinent d'installer une station sur l'Avenue de Gaulle en prenant en compte le tracé 1 car cela pourra immerger les bureaux des Portes de Rosny et le centre ville de Rosny.

Samir Benamar.

Je suis d'accord avec Samir. cela semble judicieux Soyez Deuneulin

— Pas de phasage, essayez de raccourcir les délais, 2019 c'est encore loin! L'idéal serait de "mixer" les tracés 1 et 2 en ajoutant en effet une station intermédiaire aux Portes de Rosny. (Est-ce que cela serait beaucoup plus cher? telle est la question!?)

. Nous insistons sur le passage en souterrain d'une station sur le bord de la Boissière au niveau parking de Boissière 1 et par un tunnel de desservir les immeubles de part et d'autre de la Boissière (Faubourg Rosny)

Nouvelle habitante à Rosny,
Ce projet est très bien. J'espère qu'il n'y aura que une phase et ce projet 2 serait retenu car mieux pour Domus. Dommage qu'il ne soit pas aussi possible d'avoir une station dans Rosny centre.
PS1 le parking de Rosny 2 est de parking au RER donc au métro.... A voir comment gérer les choses.
PS2 Réorganiser les bus mais aussi les voies de circulation pour les vélos, ça serait beaucoup plus sécurisant.

En tous cas
Bon courage et vive
le métro en 2019.

Je suis pour le tracé n° 2 -
Il ne faut pas oublier les noiséens qui subissent les nuisances (sonores, circulation automobile) etc... et qui ne profitent pas des acquis commerciaux pour leur ville - avec l'arrivée du Centre Domus -
Vive le Tétro -
Une noiséenne qui l'attend avec impatience

Bravo aux organisateurs - J'ai apprécié le fond et la forme des réunions - Il faut maintenant espérer que le tracé 2 soit retenu avec une sortie Bd Boissière afin de desservir aussi la nouvelle ZAC Acacia -
Il faudrait aussi prévoir en même temps un parking en début de zac (Etienne Dolet) qui pourrait servir aussi de marché
Merci aussi aux responsables des Municipalités pour leur bonne entente

Emmanuel Lotz

Merci enfin le Rapport 1 est le plus complet !

Le 7.10.2010

Le tracé n°2 me paraît nettement plus équilibré touchant un plus grand nombre d'habitants. EMERIAN

Le 08 Octobre 2010.

le tracé n°1 nous paraît plus équilibré, le haut de la Boissière est mal desservie, l'éventuel est d'avoir le métro le + vite et le plus possible.

Ricault Pierre
32. Rue Moissan
93130 Noisy le Sec
01. 48. 45. 28 25

a Responsables du prolongement
de la ligne 11

Suite a la visite de l'exposition,
le tracé N°2 semblerai plus
intéressant pour le commerce du
quartier.
L'inconvenient c'est la
construction d'un viaduc,
si il a aboutit il faudrai
que les commerçants du coin
mettent la main au porte
monnaie.

Recevez Messieurs mes
Sincères Salutations

Ricault

Tarte

le tracé N°2 est le plus intéressant pour Nasy parce qu'il dessert le Faubourg (1 km) -

Il faut exiger un passage en souterrain

Ce [ven]mardi 28 septembre 2010 en Mairie sous Bois, Nous, estimons que pas plus que le prolongement de la 9, celui de la L11 n'aura de vraie utilité dans la bonne accessibilité de la communalité avec les villes proches et voisines. On doit rechercher du qualitatif en place de tous ces calculs ... quantitatifs, la solution ne réside dans cadre restreint (le "métro" reste confiné dans le sous-sol) mais dans l'ouverture au monde extérieur car entraînement aux affirmations de ses détracteurs, le tram-fer, outil merveilleux de valorisation urbaine, puit servir de moyen de transport universel s'il a été conçu de bonne grâce. Nous préconisons donc son redéploiement partout quand son emploi supplée aux {graves} inconvénients du métro; Il remplacera utilement tout le surtout réseau automobile routier saturé qui pourrit l'existence de nos concitoyens ... L'existence du T3 coexistant avec les M... 7 et 8 (portes d'Italie, Choisy, Ivry; Charenton et Dorée [ouverture programmée] démontre la nécessité de cette complémentarité: la concurrence avec des lignes en surface de la 9 sera très bénéfique pour son exploitation souvent perturbée C'est pourquoi le 57 pourrait se raccrocher à la mairie de M.. sous Bois lors de l'ouverture du T3 (exemple) tandis que les lignes 7 ayant leur terminus se rabattraient vers le coeur de Paris Il faut profiter de l'existence d'itinéraires secondaires (rue de Lagny, Porte Chaumont afin de bien servir les artères qui sont présentement dépourvues de services bus mal servies par des navettes assez peu efficaces. La refonte concentrique du T1 de Noisy (le Sec) au Val de Fontenay devrait permettre de parvenir à ce résultat donc sans qu'il soit nécessaire d'avoir à établir de métro supplémentaire. Il s'avère en revanche indispensable d'étoffer la consistance du réseau de trams FER car son efficience se mesure à la qualité du maillage entrepris. En différer sans cesse la réalisation ne fait qu'aggraver la vie de la métropole qui ceinture Paris, une relance du plan Grand Tram au lieu de s'acharner à plaquer le dangereux projet Arc Express (ens Orbitale, Orbival, Métrophérique) sur les véritables besoins d'une population rédule trop souvent prise en otage par des décideurs peu scrupuleux.

T. Riciotto

Ce registre a été confié à l'association AMUTC ainsi qu'un exemplaire de l'exposition -

L'AMUTC a également assuré une large distribution de dépliants et d'affichage sont tenu dans le cadre du Conseil -



1 = Jo BESSENOULIN - 24/26 Rue Transversière. Contre-
Jo bessenoulin le orange. fr.

Oui pour la 11 dans les delais prévus et sans phasage, avec engagement du maintenant des études de faisabilité des prolongements de la ligne 9, car ces 2 lignes de métro sont complémentaires pour les habitants du "Haut Montreuil"

x x x

Laurie FAY mauriefay93@yahoo.fr.
4 Rue H de Balzac

Voilà 20 ans que nous attendons le métro
à Bagnolet

Oui à la 11

Mais il faut aussi le prolongement de la 9
jusqu'à l'Hôpital.
La connexion 9 + 11 déchargera la 9
et rentabilisera la 11.
Des transports en réseau, SVP

Farida (93) Avenue du Colonel Fabien

Demande le prolongement de la ligne 3 (Gallieni - Porte Levallois) jusqu'à l'hôpital de Montreuil.
Je prends tous les jours la voiture jusque à Auchan Bagnolet où je me gare puis prends la ligne 3 à Gallieni jusqu'à Anatole France. Bojaa les frais de parking !

Denis Mèheux 23 rue de la Tranchée
93100 Montreuil

Une question lancinante à propos du coût de prolongement de cette ligne 11.
Partout ailleurs, le coût d'établissement d'un Metro au souterrain est de 90 à 100 M€/le Km.
Ici pour un prolongement de 5 Km nous devrions être dans une enveloppe de 500 M€. Hors clôtures les documents du Cahier de Concertation on ressort ce 820 M€ dans le meilleur cas.
Qu'est ce qui motive ce surcoût? Où passe cet argent?
Il faut remarquer que pour le Tram T3 il y a le même problème avec 55 M€ le Km alors que partout ailleurs (Montpellier, Angers, Le Mans, etc) cela reste dans une enveloppe de 20 à 22 M€. Là aussi où va l'argent.
Les Montreuillois attendent eux, le prolongement de la ligne 9. (1 Km) un tout petit effort d'économie permettrait de financer ce prolongement jusqu'à "Hôpital" en correspondance avec la 11e ce qui en renforce l'attrait et qui crée un maillage nécessaire.

N'oubliez pas aussi la ligne 9 qui nous serait bien utile car les bus sont toujours aussi bondés tout le long de la journée! et des soirées...

Brigitte Lesauvage.
39 rue Georges Réliès.
Montreuil.

Très favorable au prolongement de la ligne 11 - par une itinéraire vers les quartiers les plus peuplés Domenique JACOBSON
134 rue Saint Denis Montreuil

BRAVO. oui ZONE 2 pour tout le monde -
Tanit PREVOST 134 r St Denis 93100 Montreuil - tanitprevost@free.fr

En espérant que depuis 1928, ce projet connaisse enfin une exécution:
Pour le 9 c'est 1337

107 rue Emile Beaufils
93100. MONTREUIL

De la rue Réliès où j'habite
en ce moment en 20 minutes je suis au mieux à la Mairie de Montreuil
avec la ligne 11, dans le même temps je serai proche du Châtelet.
Amenez vous cette ligne 11 à la Boissière.
c'est une dizaine de mille habitant intéressé.
Cf ami Belleville 76, rue G. Réliès.

J'habite paris 20ème à 5 minutes du metro Belleville ligne 11 ma mère à montreuil vers la future station hopital le prolongement de la ligne 11 me rendrai plus vite chez elle j'attends le prolongement de la ligne 11 avec impatience

j'habite Montreuil depuis quelques décennies et je déplore le manque de relations entre le haut et l'est de la ville et le reste de l'agglomération. Quand on travaille à Paris, on a bien besoin du métro et le manque de métro (lignes 9 et 11) est cruel -

J Réelle

On y vient aux réunions car on espère toujours. Cependant, habitante de la Boissière à Rosny depuis 1972, je n'y crois plus beaucoup.
Je crains que le trajet 1 ou 2 ne soit pas terminé en 2019, mais peut-être au delà...
Pour des raisons politique, Paris Ouest (banlieu ouest), est bcp mieux dépourvue de transport.
Que serait-ce si nous avions eu les jeux olympiques de 2012 !!! Celine

Nouvel arrivant depuis une semaine sur cette commune, très intéressé par les projets en cours, je m'aperçois malencontreusement de nombreuses déceptions chez mes concitoyens.
En espérant avoir d'agréables surprises par l'arrivée des projets proposés

Pierre

Le métro, c'est comme l'Arlésienne, on ne le voit jamais arriver - Il est vrai que le 93 n'intéresse personne - Dommage - Il y a des gens bien également ici

Anne

Idep. ct. d.

Je soutiens de tout mon coeur l'AMUTC pour le prolongement des métros 11 et 9, bon courage

27 09 2010

J'sollicite cette ligne de tout coeur. Le transport au quotidien est infernal avec seulement les bus qui ne respectent jamais les horaires. Soyez humble en pensant à ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture... Vive les lignes 9 et 11 Ethan Fatou Nathan

Je soutiens également le prolongement de la ligne 9 et 11. Bonne continuation

Prolongement des lignes 9 & 11 permettra aussi de laisser les voitures au parking plus aisément. Merci de ne pas nous faire attendre éternellement.

Merci d'accélérer la mise en service de la 11 et aussi de la 9, car tous les chemins mènent à Montreuil.

Montreuillois Depuis 3 Générations nous attendons la ligne 9 avec Impatience toi aussi cela devient long !... Vu les Difficultés rencontrer en ce moment Ceci serait une Bonne chose, pour nous Courageux de voir enfin le Projet mené à Bien. Famille Halicone / les 3 Pêches d'or

Halicone

Habitante de montreuil je pense que la ligne 11 est la bienvenue mais il serait bien que celle ci croise la ligne 9 pour les habitants de la mairie. Nous remercions à l'AHUTC de penser aux habitants de sa commune.

Melle Mouly Florence

Mouly

---

on ne peut que se réjouir de la prolongation d'une ligne de métro (M11) personnellement je serai pour le tracé n° 2 car il dessert la gare Rosny sous bois Bois Perrier avec une liaison avec Eole.

En attendant 2019, on continuera à attendre les bus.

A Fabre

Alain Fabre
5 rue de la mare à l'ane
Montreuil

---

oui pour le rallongement de la ligne 11 pratique pour se rendre à l'hôpital. d'ici à 2019. en attendant les transports légers (Bus) transport amélioré

Regnard

Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs
www.AMUTC.fr AMUTC@laposte.net BP2 93101 Montreuil cedex

Bus 301, 102, 122, 129...
Métros 9 & 11 ; Tram T1

Nous voulons des transports de qualité pour tous nos quartiers !

Nous, habitants du Nord et de l'Est de Montreuil,
usagers des transports collectifs, en avons assez ! plus qu'ASSEZ !!!

Nous payons *plus cher* (3 zones) pour *moins de service* !

Prendre le bus est toujours une galère, voire même un calvaire !

Retards fréquents, bus surchargés ou supprimés, peu nombreux en heures creuses, insuffisants en heures de pointe, bus dégradés...

Chaque jour, ces désagréments causent des problèmes importants : retards, fatigue, agressivité, incivilités...

Sur nos lignes de bus 301 et 102, en particulier, nous constatons chaque jour :
- Les retards et les horaires non respectés sont devenus habituels ;
- Pour le 301, plus aucun bus après 20h45 alors qu'il fait partie du Réseau Mobilien;
- Des délais trop longs, que ce soit en heures de pointe (10 à 15 minutes d'attente), en heures « creuses » (20 à 30 minutes d'attente) et le week-end (40 min. en moyenne) ;
- Les informations SIEL fournies aux voyageurs ne sont pas fiables ;
- Des fréquences insuffisantes pendant les vacances scolaires...

.....ECRIVEZ-NOUS : **AMUTC@laposte.net**.....

Nous voulons des transports publics de qualité,

avec des conditions de confort et de sécurité à la hauteur de nos besoins, dans le respect de notre environnement.

- **Le tarif de la Zone 2 sur tout Montreuil,** tout de suite !
- **Un réseau de bus performant, dense, régulier et abordable,** tout de suite !
- **L'augmentation des fréquences et de l'amplitude des horaires pour le 301**
- **La ligne 9 de métro prolongée de la mairie à l'Hôpital Intercommunal, en correspondance avec la ligne 11 prolongée** (*on peut l'obtenir, tous ensemble*)
- **La ligne 11 de métro prolongée de la mairie des Lilas à Rosny, via l'hôpital Intercommunal** (*participons à la concertation, www.prolongementligne11est.fr*)
- **Le prolongement du Tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay** (*à accélérer*)
- **Le passage du métro automatique Arc Express à Montreuil, en correspondance avec les lignes 9 et 11 à l'Hôpital Intercommunal** (*à obtenir lors du débat public*).

L'AMUTC est mobilisée pour faire aboutir toutes ces revendications.
Venez nous rejoindre, contactez-nous, exprimez-vous !

www.AMUTC.fr **- BP 2 93101 MONTREUIL cedex – septembre 2010**
Plus nous serons nombreux, plus notre voix sera forte et écoutée !

L'ARUTC a présenté l'exposition de posters

- le 15 sept. au Carrefour Hôpital (Bld La Boissière Aristide Briand).
- le 16 sept : lors de la réunion publique qu'elle a co-parrainée, salle Jean Lurçat - 19h.
- le 18 sept pour un stand de la fête du Quartier Ramenas

A cette occasion, la Mairie a mis à disposition un autobus qui a fait toute la journée (n° 2) de la SMTU : Hôpital → Boissière → Lorédan-Dumas → Retour → Place Carnot → Retour.

- le 21 sept Concertation officielle au Gymnase La Boissière
- le 25 sept Forum des associations de Quartier Croix de Chavaux
- le 5 octobre Parvis de l'Hôpital Intercommunal

A chacune de ces rendez-vous, l'ARUTC a proposé

> d'écrire dans la lignée de la concertation (peu de succès)
> le originale de la pétition ci-jointe (plus de 500 signatures que nous tenons à votre disposition)

Par ailleurs, l'ARUTC remercie à l'avance de la Concertation, Monsieur Tiffon, pour son écoute, en particulier lors d'une audience particulière du 1er octobre, l'architecte

voir ci-après sa contribution écrite →

Association
Montreuilloise des
Usagers des
Transports
Collectifs

www.AMUTC.fr AMUTC@laposte.net BP2 93101 Montreuil cedex

Contribution de l'AMUTC au débat public sur le prolongement de la ligne 11 du métro

L'AMUTC a participé activement aux différentes initiatives conduites dans le cadre du débat public. Elle a recueilli les avis de nombreux habitants, avis qui viennent compléter la réflexion de ses adhérents. Cette contribution s'efforce d'en rapporter l'essentiel.

1. Le prolongement de la ligne 11 du métro est attendu avec impatience

Les habitants du haut Montreuil, de Romainville, de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois attendent ce prolongement depuis des décennies. Sa réalisation constituera une première étape pour l'amélioration de la desserte en transports en commun d'un secteur particulièrement défavorisé car dépourvu de toute desserte ferrée.

Les gains de temps sur les différentes destinations seront plus importants encore que ceux annoncés car la durée des trajets actuels en bus est largement sous-estimée, notamment pour aller au travail et pour en revenir. L'amélioration de la fréquence et de la régularité permettra de réduire fortement les temps d'attente aux stations. L'amplitude des horaires sera élargie de manière déterminante.

Pour toutes ces raisons l'AMUTC apporte son soutien complet et inconditionnel au projet. Elle en souligne l'urgence.

L'espoir renaît : il ne doit pas être déçu par de nouveaux retards. L'AMUTC sera vigilante à cet égard.

2. Le choix du tracé 2 fait l'objet d'un consensus

Le tracé 2 reçoit la préférence des habitants car il offre un service supplémentaire en desservant des équipements utiles comme le centre commercial Domus et les lycées voisins. Il a également l'avantage d'être en aérien sur une partie de son parcours, ce qui est plus agréable qu'un tunnel.

Le choix de ce tracé entraînera une modification de l'implantation de la station Boissière, mais n'exclut assurément pas une translation vers le sud qui la maintiendrait près du Boulevard de la Boissière. Compte tenu de la profondeur du tunnel, il est possible d'implanter la station en dessous de l'aqueduc de la Dhuis, avec une sortie sur le boulevard (desservant l'écoquartier côté Montreuil) et une autre sortie côté Rosny-sous-Bois.

L'AMUTC soutient en conséquence le tracé 2 et demande que la station Boissière comprenne une sortie principale sur le boulevard du même nom.

3. Les coûts annoncés paraissent surestimés

Le prix de revient annoncé pour la construction de la voie et des stations s'élève à 820 millions d'euros, **soit un surcoût supérieur à 50 % comparé au prix de revient habituel de ce type d'opération**.

Lors de la réunion du 21 septembre, il a été indiqué que le métro automatique Arc Express à grand gabarit (voie plus large, tunnel de section beaucoup plus grande) reviendrait environ deux fois moins cher au kilomètre. Les raisons invoquées pour justifier cette différence énorme ne sont pas convaincantes : ce serait la nécessité de raccorder la voie nouvelle à la voie existante et celle de déplacer les ateliers de la porte des Lilas qui expliqueraient un dépassement de l'ordre de 300 millions d'euros...

Il a été indiqué que les estimations de la RATP ont fait l'objet d'une contre expertise qui aurait validé les estimations. Pour la clarté du débat, **l'AMUTC demande la publication de l'estimation détaillée des coûts ainsi que de la contre expertise qui a été réalisée.**

L'importance de ces coûts fait en effet peser une menace sur le projet dans un contexte où les ressources des collectivités territoriales et de l'Etat sont soumises à de fortes tensions, alors que d'importants budgets doivent être affectés au financement d'Arc Express et du métro du Grand Paris qui font l'objet de deux débats publics qui vont être lancés incessamment.
Ce contexte a conduit le STIF à prévoir en option une variante limitée, dans une première phase, au tronçon Mairie des Lilas / Hôpital André Grégoire. Le choix d'une telle solution serait catastrophique et inadmissible comme l'a montré le débat. C'est pourquoi la maîtrise des coûts est une condition du succès du projet.

Enfin, la réflexion proposée le 21 septembre par la FNAUT, sur **le choix entre voitures sur rail ou sur pneu**, mérite d'être étudiée et il serait opportun de la documenter.

4. Tout phasage serait inacceptable

Toutes les réunions du débat public ont montré une opposition unanime à l'idée même de réaliser le projet en deux phases.
En premier lieu parce qu'un tel phasage constituerait un gaspillage important des deniers publics en provoquant une très forte augmentation du coût total. Au coût classique résultant de la passation de deux marchés au lieu d'un seul (perte des économies d'échelle) s'ajouterait en effet la nécessité de réaliser des ateliers provisoires desservis par un tunnel dédié dont le coût est estimé à 80 millions d'euros.
Mais la raison le plus fortement exprimée en est que la réalisation de la seconde phase risquerait d'être reportée indéfiniment comme cela s'est vu dans des cas similaires.

Le phasage enlèverait en outre au projet une part importante de son intérêt en supprimant, pour les utilisateurs de la ligne, la desserte de la Boissière, de Domus et de Rosny 2 mais surtout en supprimant le maillage du réseau prévu avec le RER E à Rosny Bois Perrier. Il contribuerait à dégrader gravement l'équilibre de l'exploitation de la ligne en réduisant fortement sa fréquentation.
Il faut rappeler que le prolongement du RER E jusqu'à la Défense fait elle-même l'objet d'un débat public en cours et devrait être réalisée dans les prochaines années. Cette ligne est ainsi appelée à doubler la ligne A du RER comme principale liaison Est-Ouest de l'agglomération. L'intérêt de l'accès à cette ligne va ainsi décupler. La fréquentation que le RER E apportera à la ligne 11 augmentera en proportion.
Les coûts correspondant à la seconde phase doivent être comparés aux annuités réelles des emprunts supplémentaires à contracter. Une analyse rigoureuse est nécessaire à ce stade. Elle doit comparer, dans les deux hypothèses, les coûts supportés et les services rendus. Le dossier actuel ne permet pas cette comparaison.

En attendant l'AMUTC exprime son opposition la plus totale à toute forme de phasage. Nous voulons le prolongement de la ligne 11, selon le tracé n°2 de Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier, réalisé en une seule phase !

5. Mailler le réseau pour optimiser son efficacité

L'analyse des conséquences d'un éventuel phasage du prolongement de la ligne 11 montre combien la qualité du maillage est la condition de l'efficacité d'un réseau. Ce n'est pas pour rien que l'on parle d'un « effet réseau » qui est en fait un multiplicateur d'efficacité : un plus un ne font pas deux mais trois ou quatre !

Pour l'utilisateur, le maillage se traduit, grâce à la multiplication des correspondances, par l'augmentation du nombre des destinations desservies et par la forte réduction des temps de parcours, notamment pour les trajets de banlieue à banlieue. C'est le moyen le plus efficace pour augmenter la fréquentation des transports en commun, en permettant de ne pas utiliser la voiture. C'est également un puissant levier pour la création d'emplois dans les zones aujourd'hui mal desservies. Ces créations d'emplois sont nécessaires pour rapprocher l'emploi et le domicile, pour réduire les trajets entre domicile et travail, des trajets coûteux pour la collectivité et pour les salariés. De plus, ces emplois locaux sont précieux pour améliorer la qualité de vie en réduisant le temps perdu dans les transports.

Pour le gestionnaire du réseau, le maillage se traduit par une fréquentation accrue et un meilleur équilibre économique. Pour les collectivités publiques, le maillage est un moyen de garantir le meilleur usage des fonds publics, de maximiser l'utilité sociale des fonds dépensés pour les transports.

Le prolongement de la ligne 9 du métro constitue le chaînon manquant d'un maillage efficace du réseau dans ce secteur.

C'est pourquoi l'AMUTC demande ce prolongement jusqu'à l'hôpital André Grégoire et la création, à l'hôpital, d'un vrai pôle de communication articulé avec le segment Est d'Arc Express, **dans le cadre de prolongation de la ligne 11.**

Ce faisant l'AMUTC ne fait que traduire l'opinion unanime des habitants du haut Montreuil : prolonger la ligne 11 c'est nécessaire et urgent, mais prolonger la ligne 9 l'est bien davantage encore. Il ne s'agit pas de projets concurrents mais des deux faces d'un même projet : créer un réseau maillé desservant le plateau de quatre communes, Romainville, Noisy, Rosny et Montreuil, réunies dans l'agglomération Est Ensemble.

L'AMUTC développera son argumentation en faveur du segment Est d'Arc Express dans le cadre du débat public qui s'engage pour Arc Express. En revanche, la prolongation de la ligne 9 constituant un complément nécessaire de la prolongation de la ligne 11, il est nécessaire l'inscrire dans le cadre du présent débat public.

6. La prolongement de la ligne 9, complément nécessaire de la ligne 1

Le prolongement de la ligne 9 entre la mairie de Montreuil et l'hôpital André Grégoire permettrait d'assurer un réel maillage du réseau dans le secteur en assurant la correspondance avec la ligne 11 à l'hôpital intercommunal et la correspondance avec le tram T1 Avenue Aristide Briand.
Le faible kilométrage conduit à un coût limité pour un tronçon qui présente un caractère exceptionnel puisque, sur 2 kilomètres seulement, il relie trois lignes. Du point de vue de l'optimisation du réseau, c'est particulièrement intéressant.

Pour les habitants et les salariés qui utilisent actuellement la ligne 9 entre Nation et Mairie de Montreuil, cette prolongation donnerait accès au haut Montreuil mais surtout à l'ensemble de la banlieue desservie par le tram T1 et par la ligne 11 et, au-delà, à toutes les possibilités ouvertes par la ligne E (dont la prolongation et la modernisation constituent l'un des piliers du projet NEXT de la SNCF). Pour les usagers du RER E, la ligne 11 et la ligne 9 combinées leur donneraient un accès aux emplois de tout ce secteur de la banlieue et des arrondissements parisiens qui le jouxtent (notamment le 20 ème).
Cette interconnexion permettrait de créer une fréquentation à contre courant et d'équilibrer les flux du matin et du soir, voire de réduire les pointes constatées actuellement sur la ligne 9. C'est une opportunité pour résoudre partie des difficultés de cette ligne.
Il paraît au moins nécessaire d'étudier sérieusement cette option. La ville de Montreuil a proposé de contribuer au lancement d'une étude prenant en compte le nouveau contexte créé par la programmation des prolongations du tram T1 et de la ligne 11 du métro.

L'AMUTC demande que cette étude soit engagée dès à présent, dans le cadre de l'étude d'utilité publique de la ligne 11, afin de préserver la possibilité de bénéficier des économies résultant des synergies potentielles entre ces deux ou trois projets.
Le prolongement de la ligne 9 demeure un objectif prioritaire de l'AMUTC. La prolongation de la ligne 11 rend ce projet d'autant plus intéressant pour la ville, le département, la Région et le STIF.

6. Anticiper le pôle de communication hôpital intercommunal

Le prolongement de la ligne 9 du métro se fera à terme. Ce prolongement est en effet inscrit au schéma directeur de la Région en cours d'approbation. Il serait hautement regrettable que le STIF ne saisisse pas l'opportunité de le réaliser dans la foulée de celui de la ligne 11. Ainsi la question n'est pas de savoir si la ligne 9 sera prolongée ou non mais à quel moment cette prolongation sera faite et sur quel tracé exact.

C'est pourquoi l'AMUTC demande que ce prolongement soit pris en compte dans la conception même de la station Hôpital qui a vocation à devenir une correspondance. Dans l'optique d'un maillage du réseau, il est très important d'optimiser ces correspondances afin de réduire la durée du changement de ligne et d'améliorer le confort de passagers qui transitent d'une ligne à l'autre.

Il existe un risque sérieux de gâcher les fonds publics si on ne tient pas compte, dès le départ, des opportunités liées à cette correspondance, même si elle n'est pas mise en service immédiatement.
C'est d'autant plus nécessaire qu'il n'est pas impossible, dans la configuration actuelle du projet avec les gares Val de Fontenay au sud et La Folie-Bobigny au nord, qu'une station du segment Est d'Arc Express soit implantée au même endroit. L'AMUTC plaide pour un tel choix qui donnerait toute son efficacité au maillage du réseau et contribuerait puissamment à renforcer l'intérêt et l'utilité du prolongement de la ligne 11. Cela sera un des objets du débat sur Arc Express programmé pour les prochaines semaines.

Rappelons que l'hôpital intercommunal emploie 1 400 personnes auxquelles il convient d'ajouter les patients et les visites de chaque jour. La mise en réseau dont il est question permettrait l'organisation d'un pôle hospitalier de l'Est parisien avec Avicenne (T1 et Arc express), Jean Verdier (T4) plus les hôpitaux parisiens Robert Debré (M11 et T3), Tenon (M3), La croix St Simon (T3 et M9) et Trousseau (T3).
Quoi qu'il en soit, le croisement probable de ces trois lignes en ce lieu aurait des conséquences qui doivent être prises en compte, notamment pour le profil en long des voies et des stations appelées à se superposer : la ligne 11 doit-elle passer au-dessus de la ligne 9 et d'Arc Express ? Une autre disposition est-elle souhaitable ?
Il serait pour le moins imprudent d'arrêter les choix faits pour la ligne 11 sans tenir compte de leurs conséquences pour les autres lignes qui doivent desservir le secteur.

L'AMUTC souhaite être informée des résultats de ces études. Elle demande également que soit prise en compte la demande des habitants qu'une sortie soit prévue vers le croisement entre le boulevard Aristide Briand avec le boulevard de la Boissière, 100 m plus à l'Est.

Le prolongement de la ligne 11 du métro est attendu avec impatience !

Pour résumer, les habitants du haut Montreuil, de Romainville, de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois attendent le prolongement de la ligne 11 avec impatience ! C'est le tracé 2 qui dessert DOMUS et Le Londeau qui recueille la quasi unanimité.

L'AMUTC invite à une réflexion particulière pour la situation des stations :
- La Boissière dont une sortie est souhaitée sur le boulevard du même nom,
- Hôpital intercommunal qui doit être pensée en fonction des possibilités de connexions futures.

L'AMUTC demande une étude d'impact du prolongement de la ligne de métro 9 (Mairie des Lilas, Paul Signac T1, Hôpital intercommunal) sur la fréquentation potentielle de la ligne 11. Ainsi que sur les économies réalisées dans l'hypothèse de travaux de creusement du tunnel en utilisant la plate forme de la rue Gabriel Péri avant son démantèlement et la reconversion de l'espace réservé.

Carmelo PICCIOTTO
95 rue Marcadet
75018 Montmartre

A Noisy le Sec, ce jeudi seize septembre deux mille dix,

Nous estimons que ce projet de chemin de fer métropolitain n'apportera rien de plus à la commune car il ne modifiera en rien sa situation de ville de transit du fait de l'excès de voirie d'usage automobile. La desserte du "métro" ne se faisant de toute façon qu'en limite de l'agglomération noiséenne du Sec...

Il importe donc de terminer avant toute chose le prolongement du T1, d'achever de relier le projet de tramway FER sur la RN3, d'étudier la conversion du 145 prolongé d'une part vers la gare SNCF de GAGNY voire au delà dans les communes environnantes, d'autre de l'envoyer " " " " " PANTIN " " " " la direction de St Denis afin de l'interconnecter avec le T8 qui desservira Epinay sur Seine puis plus loin...

Nous avons en mairie «des lilas» proposé une prolongation parisienne afin de joindre le T1 au T5, il nous appert absolument utile d'envisager une connexion du tram de Rainey-Montfermeil-Clichy-sous-Bois vers Paris à travers les communalités qui l'en séparent ce que nous avions indiqué lors de la concertation liée au prolongement du T4, lors de celle concernant celui du T1 vers le Val de Fontenay, nous avions pareillement souligné tout l'intérêt d'accélérer le développement du mode fer sur chaussée qui représente un EXCELLENT compromis entre le RER et l'exploitation d'autobus d'autant qu'il n'est point forcément nécessaire de le concevoir comme un métro de sec du genre T1, 2, 3 mais de façon plus évolutive comme on put l'apercevoir dans les autres métropoles européennes

Il ne faut oublier non plus l'ouverture prochaine à la concurrence qui permettra d'intensifier son déploiement incompatible à échéance, avec le maintien d'un système de métropolitain OBSOLÈTE, il apparaîtrait contre-productif d'amplifier le phénomène centenaire d'extensions improductives...

A la veille de la guerre, les études avaient en effet prouvé que ces prolongements ne représentaient aucune économie pour les finances publiques mais qu'il s'agissait au contraire de PIS-ALLER car ces travaux n'engendraient aucun bénéfice pour les exploitants tandis qu'ils provoquaient accroissements de la pression automobile sur les comptes des collectivités d'où effectivement un soutien sans faille de la part des industriels liés à la (DÉ)route!

16.09.2010

DEPUIS POUR LE TRAMÉ 2, IL CHOISIT 3 STATIONS
A NANTES, SUR DES SECTEURS EN DÉFICIT DE TC
LOURDS. C'EST UNE BONNE OCCASION DE FAIRE
BAISSER LE TRAFIC AUTOMOBILE, SURTOUT AUX ABORDS
DU CENTRE (DOMUS / RESNAIS).
IL NE FAUT PAS DE PHASAGE, IL FAUT RACCROCHER
AU BOUT DES PROJETS, PLUTÔT QUE DE SAUPOUDRER
ÇA ET LÀ...
DE PLUS CELA ENGAGERAIT DES EXPROPRIATIONS
POUR LA RÉALISATION D'UN SECOND ATELIER.
GÉRER ET ENTRETENIR DEUX ATELIERS AVEC LE
TEMPS CELA DOIT AUSSI COÛTER CHER.
EN CE QUI CONCERNE L'ESTHÉTIQUE ET L'IMPACT
DU VIADUC, JE CONSTATE QUE LE JOUR OÙ IL Y
TROIS BÂTIMENTS GRIS (GUICHARNAUD) D'ACCOLÉS AVEC
FAÇADES SUR L'AUTOROUTE, A L'ENTRÉE PAS
D'EFFORT D'INSERTION (PARKING ET ENTRÉE CARS).
LE COTEAU AU SUD A ÉTÉ PASSÉ AU BULLDOZER
POUR RÉALISER UN "PARC" DE PAVILLONS. IL
AURAIT FALLU S'INVESTIR AVANT DE LA
PRÉSERVATION DE CE SECTEUR ET LA MISE
EN VALEUR QUE L'ON A DEPUIS LES FENÊTRES DU CENTRE.
~~LE VIADUC VA VENIR AJOUTER~~ IL
Y A ÉGALEMENT LA GRANDE BARRE DE
DOMUS QUI EST TRÈS PRÉGNANTE DANS CE
PAYSAGE.
LE VIADUC VA VENIR AJOUTER UN ÉLÉMENT DANS
LE PAYSAGE, MAIS AU FOND IL SERA UTILE

AUX HABITANTS DU SECTEUR MASY/ROMANDIE/
PANORAMA.

LES AUTORITES, BIENTOT ET CONTRE COMMUNAL
(ALLÉS VP) AUX DEMANDES DE CADRE DE
VIE DES RIVERAINS (BRUIT + POLLUTION).
DE PLUS C'EST UN VIADUC, DONC SOUS
LE SOL, IL N'EST PAS UNE BARRIERE
AUX CHEMINEMENTS PIETONS, LE FUTUR PARC
PEUT EGALEMENT SE DEVELOPPER EN
HARMONIE AVEC LE VIADUC, EN PASSANT
EN DESSOUS SI NECESSAIRE.
IL FAUT PROUVER QU'UNE INSERTION DELICATE
EST POSSIBLE ET FAIRE UN SORTE D'AMENAGEMENT
LES CHEMINEMENTS PIETONS DEPUIS LE LOTISSEMENT
LE SECTEUR CANADIEN, [redacted]. LA CITE DES FLEURS VERS
LA STATION DOMUS. DES CHEMINEMENTS [redacted]
DEDIES AUX PIETONS SONT POSSIBLES ET PLUS COURTS
QUE DE SUIVRE LES VOIRIES ROUTIERES.

F.C. HABITANT MASY.

le 16.09.10.

Complètement pour.
Habitants de Noisy-le-Sec.

le 16.09.10.

Bien & Bonsoir

LA FAMILLE (composé de 4 personnes) LALUNG habitant
depuis juin 2010 sommes Complètement
Pour! Encore Une Bonne nouvelle!!!

Vive Noisy-le Sec.

Noisy le Sec le 20/9/2010

Mme Oueifi Isabelle
20 rue Paul Vaillant Couturier
93130 Noisy le Sec

Suite à la concertation publique, j'exprime mon enthousiasme pour ce projet de prolongement de la ligne 11 à laquelle la ville de Noisy le Sec a tout à gagner. Il suffit de voir le développement urbain, démographique et économique de toutes les villes limitrophes de Paris pour se rendre compte que Noisy le Sec était assez bien desservi par les transports (rer E et bus) mais la proximité du métro serait un atout majeur pour notre ville. Donc oui, résolument pour!

QUATRIÈME PARTIE

COMPTE-RENDUS DE LA CONCERTATION

Annexe n°17 : Compte-rendus des réunions publiques 311

Annexe n°18 : Compte-rendus des rencontres de proximité 362

CONCERTATION SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 À L'EST

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

RÉUNION DU 7 SEPTEMBRE 2010

A ROSNY-SOUS-BOIS

La réunion s'est tenue au Centre Commercial Domus à Rosny-sous-Bois à 19h, devant une assistance d'environ **120 personnes**.

* * * * *

Personnalités présentes à la tribune :

Maîtrise d'ouvrage et financeurs :

*Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF***)**

- Jean-François HELAS, Directeur des Projets d'Investissement
- Cédric GENTON, Chargé de Projet

Région Ile de France

- Corinne BORD, Conseillère régionale

Conseil Général de Seine Saint Denis

- Daniel Guiraud, Conseiller Général

Etat

- Bertrand BORY, Direction Régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA)

RATP

- Benjamin CLAUSTRE, Directeur de l'agence de développement territorial de Seine-Saint-Denis

Garant de la concertation

Jean-Pierre TIFFON, nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Documentation disponible :

- Une fiche individuelle permettant de poser une question écrite
- Un dépliant de présentation de la concertation
- Un dossier de concertation
- Une exposition sur le projet : 7 panneaux

Déroulement de la réunion :

1. **Ouverture**

- Accueil des participants par Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois
- Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-Pierre TIFFON
- Présentation du rôle du STIF et le contexte du projet par Jean-François HELAS

2. **Présentation du projet par Cédric Genton**

3. **Echanges avec la salle**

4. **Conclusion du garant**

1. Ouverture

- **Accueil des participants par Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois**

Claude CAPILLON retrace l'histoire du prolongement et son importance aux yeux des habitants. Il rappelle que la commune de Rosny-sous-Bois et les communes membres de l'Association pour le prolongement de la ligne 11 (APPL11) se sont fortement impliqués pour faire avancer le projet. Aussi il rend hommage à Claude Pernès, moteur dans ce projet. La Région Ile de France et les communes sont à l'initiative de la Charte pour le développement du territoire.

Le maire de Rosny-sous-Bois souhaite que le prolongement soit réalisé en une seule phase afin, de maximiser sa rentabilité et sa concrétisation. Il indique que sa préférence va au tracé 2 car il permet de desservir le secteur du Londeau et de Domus. Il souligne que le tracé 2 anticipe le développement du territoire dans ce projet.

Claude CAPILLON donne rendez-vous à l'assistance le 4 octobre lors de la réunion de clôture.

- **Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-Pierre TIFFON**

Jean-Pierre TIFFON présente le rôle de la CNDP. Il cite les débats publics à venir en Ile de France : Prolongement du RER E à l'Ouest, Arc Express et Grand Paris.

Il explique son rôle : il s'assure que toute l'information disponible soit transmise aux citoyens, que tous ceux qui veulent s'exprimer le puissent et que tous les arguments soient pris en compte par le maître d'ouvrage.
Jean-Pierre TIFFON précise les modalités d'expression : le public peut prendre la parole au micro et poser sa question ou la faire parvenir par écrit sur un document prévu à cet effet.

Il évoque les prochains rendez-vous de la concertation : la rencontre de proximité sur le marché des Lilas, le mercredi 8 septembre et la réunion publique du 16 septembre au Trianon. Le 21 septembre et le 4 octobre 2010 auront lieu deux réunions publiques. Le 27 septembre une rencontre de proximité se déroulera au centre social du Londeau. Une autre rencontre aura lieu le 1er octobre aura lieu au marché Fabien à Montreuil.
Le garant présente la tribune.

- **Présentation du rôle du STIF et le contexte du projet par Jean-François HELAS**

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF remercie les présents à la tribune et toutes les personnes qui se sont déplacées dans l'assistance. Jean-François HELAS présente le rôle du STIF, autorité organisatrice des transports du STIF : définition de la politique tarifaire, politique d'organisation du réseau de transport, choix des prestataires de services, pilotage des grands projets. Depuis 2006 le STIF est régionalisé c'est-à-dire que son Conseil est composé de la Région Ile de France majoritaire, des 7 départements franciliens et de la Ville de Paris, ainsi que d'un représentant de la CCIP et d'un représentant des EPCI. Le STIF assure le bouclage financier avec les financeurs dans le cadre du Contrat de projets Etat-Région (CPER) et des Contrats Particuliers Région-Département (CPRD) qui sont une déclinaison du Plan de Mobilisation de la Région.

Jean-François HELAS précise que cette phase de concertation est un premier moment de discussion et d'échange entre les habitants et le STIF. Il est à l'écoute des habitants qui peuvent enrichir le projet par leur connaissance du territoire.

2. Présentation du projet

Cédric GENTON présente le projet de prolongement de la ligne 11. Il commence par faire un état des lieux de la situation actuelle en donnant quelques caractéristiques de la ligne 11 actuelle (longueur, fréquentation, matériel roulant, …). Il poursuit en décrivant le territoire du prolongement avec ses équipements actuels (centres commerciaux, Hôpital Intercommunal, …) et les projets en cours sur le secteur. Cédric Genton expose les principaux objectifs du prolongement :
- connexion avec Paris,
- correspondance avec les territoires voisins,
- création d'un réseau maillé permettant d'effectuer des déplacements radiaux ou de rocade.

La présentation du projet se poursuit avec les deux tracés possibles et les stations qui jalonneront le prolongement. Le tracé commun est présenté, puis le tracé 1 et pour finir le tracé 2. Un focus est fait sur le viaduc du tracé 2.

La présentation se poursuit sur le site de maintenance du matériel roulant avec un atelier à Rosny-sous-Bois. En cas de phasage, pour s'adapter aux capacités de financement des partenaires du projet, un autre emplacement a été envisagé à Noisy-le-Sec pour la construction de l'atelier.

Cédric GENTON aborde les bénéfices attendus une fois le prolongement réalisé :
- les temps de parcours seront nettement améliorés,
- le réseau de bus sera plus efficace et le territoire plus attractif.

Il poursuit avec les évolutions de trafic sur la ligne 11 (9 500 voyageurs supplémentaires en heure de pointe) et le changement du matériel roulant.

Le coût du projet est estimé à 820 millions d'euros. Cédric GENTON poursuit en présentant les modalités de financement du projet et le calendrier prévisionnel du projet. Le début des travaux est envisagé pour 2013 et la mise en service pourrait se faire à l'horizon 2019.

3. Echanges avec la salle

Public

Un habitant des Hauts de Montreuil adhérent à l'Association Montreuilloise des Usagers des Transports en Collectifs (AMUTC) intervient au nom de cette association. Il demande si le prolongement sera phasé ou non. Dans le cas d'un phasage, il souhaite savoir si la première phase s'arrêtera à Place Carnot ou à Hôpital. L'association prend position contre le phasage du prolongement, car elle estime que 50 ans seraient perdus sur le prolongement.
Elle suggère que le tunnelier utilisé pour les travaux de la ligne 11 soit utilisé pour prolonger la ligne 9, afin d'amortir les coûts et de renforcer le maillage. L'intervenant invite l'assemblée à une journée de mobilisation le 18 septembre et appelle les habitants du Haut de Montreuil à prendre part à la réunion publique organisée par le STIF le 21 septembre.

Pierre Olivier CAREL, conseiller municipal à Rosny-sous-Bois précise que le prolongement est urgent et évident. La collectivité va densifier la zone avec l'arrivée du métro. Il propose une adaptation du tracé 1 : la station Boissière conservée serait la station Boissière 1, une nouvelle station serait à créer à l'intersection entre le Boulevard Gabriel Péri et l'Avenue du Général de Gaulle. Le tracé passerait par Rosny-Bois-Perrier et finirait à la station Londeau Domus, tout en conservant l'atelier à Rosny-Bois-Perrier.

Un habitant de Noisy-le-Sec souhaite savoir si des études de sols ont été faites, car la parole populaire dit que les tréfonds du Fort de Noisy sont un vrai gruyère. Il pose aussi la question de la politique tarifaire métro/bus: aujourd'hui 2 tickets sont nécessaires, les correspondances n'étant pas acceptées entre les deux modes.

Fabienne VANSTEENKISTE, maire-adjointe chargée des déplacements et de la voirie à Montreuil indique que la commune est opposée au phasage et se prononce en faveur du tracé 2, conformément au souhait des communes membres de l'APPL11. En revanche, elle demande que la station Boissière 2 soit déplacée plus au sud sur le boulevard de la Boissière, afin de mieux desservir la zone Boissière Acacias.

Intervenant (STIF)

Jean-François HELAS répond à la question du phasage. Le STIF comprend la situation d'attente de tous et la partage. Depuis le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, le STIF a donné un sens au prolongement dans sa

globalité (jusqu'à la correspondance avec le RER E). La volonté du STIF et des financeurs est d'avoir un projet qui n'est pas phasé. Il va coûter environ 1 milliard et la mobilisation de la totalité des financements pourra poser problème aux financeurs. Aujourd'hui, le phasage est une simple réflexion et pas un souhait. Si le prolongement devait être phasé, il le serait à Hôpital.
Concernant l'utilisation du tunnelier de la ligne 11 pour le prolongement de la ligne 9, Jean-François HELAS explique que ce n'est pas le déplacement du tunnelier qui coûte le plus cher, c'est sa mise en œuvre opérationnelle. De plus, les caractéristiques des deux lignes peuvent être différentes. Par ailleurs, le prolongement de la ligne 9 a été inscrit en phase 2 du SDRIF, alors que le prolongement de la ligne 11 a été inscrit en phase 1 : ce dernier est donc étudié en premier.

Cédric GENTON répond à la question sur la nature du sous-sol du Fort de Noisy. La RATP a conduit des études géotechniques afin de déterminer la qualité des sols. Aucune dissolution de gypse n'a été repérée sur le parcours. De plus, en profondeur, les caractéristiques du sol sont bonnes. Des études complémentaires seront à réaliser ultérieurement.
La station Boissière 2 a été positionnée de cette façon, car plus au sud, l' aqueduc de la Dhuys ne permettait pas d'implanter la station.

Public
Un habitant du centre de Rosny-sous-Bois souhaite connaître le temps de parcours entre Rosny-Bois-Perrier et Châtelet. Il s'inquiète des surcoûts entrainés par le phasage ainsi que du temps qui pourrait être perdu.

Intervenant (STIF)
Cédric GENTON précise qu'il faudra 25 minutes entre Rosny-Bois-Perrier et Chatelet.

Jean-François HELAS souhaite rassurer concernant les délais de phasage: lors des prolongements de la ligne 4 ou la ligne 12, les deux phases de travaux ont été séparées de quelques années, ce qui a conduit à un décalage de l'ordre de 3 à 4 ans pour la mise en service.

Public
Claude SCHMIERER, maire-adjoint à l'urbanisme, remercie le soutien et l'unité de l'APPL11 en faveur du tracé 2. Il explique qu'il ne souhaite pas de phasage car la rentabilité de la ligne se fait en grande majorité entre Hôpital et Rosny-sous-Bois.

Une habitante de Noisy-le-Sec explique qu'elle habite sur la localisation possible de l'atelier de Noisy [*NOTA : cet atelier serait construit si le prolongement doit être phasé*]. Elle est susceptible d'être expropriée si un phasage devait être réalisé. Les habitants de cette zone n'ont pas été informés. Cette habitante souligne le coût financier de construire deux ateliers, mais aussi le coût humain.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS précise que les expropriations sont un sujet plus précis qu'il convient d'aborder lorsque le projet est arrêté, c'est-à-dire lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Chaque propriétaire est prévenu et un processus de discussion s'ouvre. Jean-François HELAS rappelle que la concertation doit permettre de définir s'il faut ou non prolonger la ligne 11 et sur quel tracé. Il suggère à cette personne de lui transmettre ses coordonnées afin de la tenir informée des évolutions du projet.

Public
Un habitant de Rosny-sous-Bois demande si l'échéance de la mise en service en 2019 porte sur Hôpital ou sur Rosny-Bois-Perrier.

Intervenant (STIF)
Cédric GENTON indique que la mise en service à l'horizon 2019 est prévue sur l'intégralité du prolongement, jusqu'à Rosny-Bois-Perrier.

Public
Un habitant de Rosny-sous-Bois demande si en cas de phasage, la mise en service pourrait être avancée.

Intervenant (STIF)
Cédric GENTON explique qu'en cas de phasage, il pourrait y avoir un léger gain de temps, mais qui ne serait pas majeur. En cas de phasage, les techniques de construction utilisées pourraient être très différentes.

Intervenant (Région Ile de France)
Corinne BORD explique que la Région a déjà participé au financement des études du prolongement de la ligne 11. Les études ont été financées à hauteur de 70% pour la Région et 30% par l'Etat sans le cadre du Contrat de projet Etat-Région (CPER). Le Département participe également au titre du Contrat de Projet Région-Département (CPRD) (60% par la Région et 40% par le Département).
La Région a mis en œuvre un plan de mobilisation pour les transports de 18 milliards d'euros. Lors des négociations financières, la Région demandera une seule phase et apportera le plus de garanties possibles.

Intervenant (Etat)
Bertrand BORY exprime la position de l'Etat sur le phasage. Les CPER et CPRD ont permis à l'État, à la Région et au Département de faire avancer les études sur le prolongement de la ligne 11. Il souligne que parler de phasage aujourd'hui, ne veut pas dire que le prolongement sera phasé. S'il n'est pas abordé dès à présent, si tous les financements ne sont pas mobilisables au moment des travaux, le projet sera suspendu en attendant le financement de nouvelles études portant sur le phasage. Bertrand BORY indique que certains phasages peuvent être très efficaces et se traduire par une différence de mise en service de l'ordre de 4 à 5 ans.

Intervenant (Département)
Daniel GUIRAUD souligne que le Conseil Général de Seine-Saint-Denis en 1999, avant même la signature du CPER, avait apporté des crédits d'études pour le prolongement de la ligne 11. Le prolongement de la ligne 11 modifiera profondément les conditions de transport du département. Malgré la participation financière limitée du Département, celui-ci est très impliqué. Le département va se battre pour le prolongement car c'est un projet important pour lui. Il rappelle la signature aux Assisses des Maires d'Ile de France (AMIF) de la Charte d'aménagement autour de laquelle toute une série de politiques diverses est menée.

Intervenant (Garant)
Jean-Pierre TIFFON indique qu'il sera difficile d'avancer beaucoup plus sur la question du phasage et propose que la séance des questions reprenne sur d'autres thèmes.

Public
Un habitant de Rosny-sous-Bois intervient sur une question portant sur le viaduc : Quel est l'impact en termes de bruit ? Le viaduc sera-t-il totalement fermé ? Ne peut-il pas rejoindre l'autoroute plus tôt ? Est-il possible de disposer de plus d'informations sur ce point ?

Public
Patrick LASCOUX, conseiller municipal à Noisy-le-Sec est favorable au prolongement et à la réduction du trafic automobile attendue. Selon lui, le tracé 1 dessert de nombreux quartiers d'habitation et le tracé 2 dessert d'avantage une zone d'activité économique et commerciale. Il milite pour la création d'une liaison piétonne entre Rosny 2 et Domus. Il demande si cette liaison influencera sur le choix du tracé. Il s'interroge sur l'intégration du viaduc dans l'échangeur routier. Il estime que la desserte du Londeau n'est pas un argument suffisant en faveur du tracé 2. Selon lui, les habitants du Londeau sont plus près du RER E que de la future station Domus de la ligne 11. Une étude d'impact a-t-elle été faite sur le Parc des Guillaumes ?

Intervenant (Garant)
Jean-Pierre TIFFON entend les interrogations sur la desserte des habitants du Londeau et souhaite que ces habitants s'expriment sur ce sujet.

Public
Jacques CHAMPION, conseiller municipal à Romainville explique que le prolongement de la ligne 11 est une nécessité pour ce territoire « détesté » par l'Etat. Le prolongement de la ligne 11 va permettre au territoire de se développer. Le prolongement doit permettre un maillage important, mais s'il est phasé, ce maillage n'aura pas lieu. Le tracé 2 permettrait à des lycéens de se rendre plus rapidement sur leurs lieux d'étude. L'intégration urbaine du viaduc

peut être réussie. Il ne faut plus perdre de temps pour le prolongement de la ligne 11.

Public

Un conseiller Municipal à Noisy-le-Sec précise que le Conseil Municipal n'a pas pris position en faveur du tracé 1. Le Londeau représente 1300 logements et le viaduc ne doit pas être discriminant. Concernant le viaduc, les règles et les normes de construction ont évolué. Il émet des réserves sur la comparaison entre une liaison piétonne et un prolongement de métro proposé préalablement.

Maurice FAY, président de l'association AMUTC indique que le tracé 2 permettrait d'arriver par le nord à Rosny-Bois-Perrier ce qui n'empêcherait pas de prolonger encore plus à l'est. Une connexion future avec Arc Express est également possible, peut être vers le secteur de l'hôpital. Il souligne le soutien de l'association au prolongement de la ligne 9.

Philippe VACHIERI, conseiller municipal à Rosny-sous-Bois réaffirme le soutien des élus au projet. Il se prononce contre le phasage.

Samia SEHOUANE, conseillère municipale à Noisy-le-Sec intervient sur le thème du viaduc. En préambule, elle rappelle que Noisy-le-Sec attend toujours un mur anti-bruit. Le Londeau est déjà longé par l'autoroute et une voie de chemin de fer, comment le viaduc va s'insérer au milieu ? Passe-t-il au dessus ? Quelles vont être les conditions de vie des habitants du Londeau ? Serait-il possible d'enterrer la portion en viaduc ?

Intervenant (Garant)

Jean-Pierre TIFFON souhaite que des précisions soient apportées sur le viaduc afin de ne pas affirmer des inexactitudes.

Intervenant (STIF)

Jean-François HELAS indique que lors de cette concertation, le STIF et ses partenaires présentent deux tracés qui sont très proches en termes de coût, de conditions de réalisations, et d'attractivité pour les tranports. Le STIF reste ouvert à ce stade sur le choix du tracé. Pour le tracé 2, le viaduc n'est pas une volonté mais résulte de la topographie des lieux. Les propositions qui sont présentées aujourd'hui sont réalisables techniquement. Sur la question du bruit, il précise que les normes de construction ne sont plus les mêmes. Les lois encadrent très strictement les nuisances sonores. Une comparaison est faite entre les vibrations avant et après le projet. Des équipements antibruit seront si besoin intégrés au viaduc. Des premières études ont été réalisées en phase amont.

Cédric GENTON présente les premières esquisses d'un architecte spécialisé. Il s'agit de donner au viaduc une valeur ajoutée via des aménagements bien intégrés et une architecture de qualité et ne pas le considérer uniquement

comme un élément fonctionnel. La station Domus serait située à 9m30. Le viaduc franchit les deux premières bretelles d'autoroutes et s'insère dans le sous-sol avant la troisième.
Il semble très délicat d'enterrer le viaduc avant les bretelles d'autoroutes vues les contraintes liées au ferroviaire.

4. Conclusion du garant

Le garant conclut la soirée en rappelant à l'assemblée qu'une rencontre de proximité est programmée le lendemain matin au marché des Lilas.

Glossaire

APPL11 : Association pour la Promotion du Prolongement de la ligne 11

Arc Express : projet de métro automatique de rocade (périphérie vers périphérie) en proche banlieue.

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

CPER : Contrat de Projets Etat/Région

CPRD : Contrat de Particulier Région/Département

DOCP : Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

STIF : Syndicats des Transports d'Ile-de-France

CONCERTATION SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 À L'EST

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

RÉUNION DU 16 SEPTEMBRE 2010

A ROMAINVILLE

La réunion s'est tenue au Cinéma Le Trianon à Romainville à 19h, devant une assistance d'environ **200 personnes**.

* * * * *

Personnalités présentes à la tribune :

Maîtrise d'ouvrage et financeurs :

*Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF***)**

- Jean-François HELAS, Directeur des Projets d'Investissement
- Cédric GENTON, Chargé de Projet

Région Ile de France

- Alain AMEDRO, Conseiller régional

Conseil Général de Seine Saint Denis

- Corinne VALLS, Vice-présidente aux transports et maire de Romainville

Etat

- Bertrand BORY, Direction Régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA)

RATP

- Benjamin CLAUSTRE, Directeur de l'agence de développement territorial de Seine-Saint-Denis

Garant de la concertation

Jean-Pierre TIFFON, nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Documentation disponible :

- Une fiche individuelle permettant de poser une question écrite
- Un dépliant de présentation de la concertation
- Un dossier de concertation
- Une exposition sur le projet : 7 panneaux

Déroulement de la réunion :

1. **Ouverture**

- Accueil des participants par Corinne VALLS, Maire de Romainville
- Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-Pierre TIFFON
- Présentation du rôle du STIF et le contexte du projet par Jean-François HELAS

2. **Présentation du projet par Cédric Genton**

3. **Echanges avec la salle**

4. **Conclusion du garant et de la tribune**

16 septembre 2010

1. Ouverture

- **Accueil des participants par Corinne VALLS, Maire de Romainville**

Corinne VALLS rappelle que la première demande de prolongement de la ligne 11 a été faite en 1900 par le conseil municipal de Romainville. Aujourd'hui, le projet de prolongement a progressé et a beaucoup avancé. Les communes des Lilas, de Romainville, de Noisy-le-Sec, de Montreuil et de Rosny-sous-Bois ainsi que le Pré Saint-Gervais, Pantin, Paris et la communauté d'Agglomération Est Ensemble se sont regroupées en association : l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 (APPL11) permettant un travail de convergence et de solidarité pour faire avancer les études.
Elle rappelle que la commune a organisé un atelier urbain avec les habitants sur le projet de prolongement de la ligne 11. Les résultats obtenus étaient assez similaires aux tracés proposés lors de la concertation.
Selon Corinne VALLS, il y a plusieurs enjeux pour le prolongement : desservir le lycée Olympes de Gouges pour limiter le temps de trajet des lycéens et arriver rapidement à la phase travaux pour une mise en service la plus rapide possible.

- **Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-Pierre TIFFON**

Jean-Pierre TIFFON présente le rôle de la CNDP. Il cite les débats publics à venir en Ile de France : Prolongement du RER E à l'Ouest, Arc Express et Grand Paris.

Il explique son rôle : il s'assure que toute l'information disponible soit transmise aux citoyens, que tous ceux qui veulent s'exprimer le puissent et que tous les arguments soient pris en compte par le maître d'ouvrage.
Jean-Pierre TIFFON précise les modalités d'expression : le public peut prendre la parole au micro et poser sa question ou la faire parvenir par écrit sur un document prévu à cet effet.

Il évoque les premiers rendez-vous qui ont eu lieu à Domus et au marché des Lilas. Les avis recueillis lors de ces deux moments et ceux exprimés sur le site internet de la concertation indiquent que le projet est attendu et les avis sont favorables et impatients.
Le garant rappelle les interrogations les plus fréquentes :

- le tracé sera-t-il fait en une ou deux fois ?,
- quand est-ce qu'on saura si le prolongement est phasé ?,
- quel sera l'impact du viaduc du tracé 2 ?

Il note un ou deux avis négatifs liés à la crainte de la « boboïsation » du territoire et à la hausse du prix de l'immobilier une fois le prolongement réalisé.

Afin de permettre au public de s'exprimer le plus largement possible, il suggère aux élus « d'être avares de leur parole ».

- **Présentation du rôle du STIF et le contexte du projet par Jean-François HELAS**

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF remercie les présents à la tribune et toutes les personnes qui se sont déplacées dans l'assistance. Jean-François HELAS présente le rôle du STIF, autorité organisatrice des transports en Ile de France : définition de la politique tarifaire, politique d'organisation du réseau de transport, choix des prestataires de services, pilotage des grands projets. Depuis 2006 le STIF est régionalisé c'est-à-dire que son Conseil est composé de la Région Ile de France majoritaire, des 7 départements franciliens et de la Ville de Paris, ainsi que d'un représentant de la CCIP et d'un représentant des EPCI. Le STIF assure le bouclage financier avec les financeurs dans le cadre Contrat de projets Etat-Région (CPER) et des Contrats Particuliers Région-Département (CPRD) qui sont une déclinaison du Plan de Mobilisation de la Région.

Jean-François HELAS précise que cette phase de concertation est un premier moment de discussion et d'échange entre les habitants et le STIF. Il est à l'écoute des habitants qui peuvent enrichir le projet par leur connaissance du territoire.

2. Présentation du projet

Cédric GENTON présente le projet de prolongement de la ligne 11. Il commence par faire un état des lieux de la situation en donnant quelques caractéristiques de la ligne 11 actuelle (longueur, fréquentation, matériel roulant, …). Il poursuit en décrivant le territoire du prolongement avec ses équipements actuels (centres commerciaux, Hôpital Intercommunal, …) et les projets en cours sur le secteur. Cédric Genton expose les principaux objectifs du prolongement :

- connexion avec Paris,
- facilite les déplacements internes à l'est parisien,
- création d'un réseau maillé permettant d'effectuer des déplacements radiaux ou de rocade.

La présentation du projet se poursuit avec les deux tracés possibles et les stations qui jalonneront le prolongement. Le tracé commun est présenté, puis le tracé 1 et pour finir le tracé 2. Un focus est fait sur le viaduc du tracé 2.

La présentation se poursuit sur le site de maintenance du matériel roulant avec un atelier à Rosny-sous-Bois. Pour s'adapter aux capacités de financement des

partenaires du projet, un phasage est techniquement possible mais nécessiterait un autre atelier à Noisy-le-Sec.

Cédric GENTON aborde les bénéfices attendus une fois le prolongement réalisé :
- les temps de parcours seront nettement améliorés,
- le réseau de bus sera plus efficace et le territoire plus attractif.

Il poursuit avec les évolutions de trafic sur la ligne 11 (9 500 voyageurs supplémentaires en heure de pointe) et le changement du matériel roulant.

Le coût du projet est estimé à 820 millions d'euros. Cédric GENTON poursuit en présentant les modalités de financement du projet et le calendrier prévisionnel du projet. Le début des travaux est envisagé pour fin 2013 et la mise en service pourrait se faire à l'horizon 2019.

3. Echanges avec la salle

Public

Un habitant de la Place Carnot regrette le manque de cohérence entre la présentation power point et le dossier de concertation. En effet, il lui semblait que la carte des projets manquait au dossier.
NOTA : cette personne a retrouvé la carte des projets dans le dossier au cours de la réunion.

Une personne demande si une mise en service partielle est prévue.

Une personne souhaite savoir si c'est un projet décidé ou non.

Intervenant (STIF)

Jean-François HELAS comprend la situation d'attente des habitants du territoire. Le prolongement de la ligne 11 a fait l'objet d'études, de la rédaction d'un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP). Le coût du projet nécessite la saisine de la CNDP. Elle a recommandé au STIF de mener une concertation sous l'égide d'un garant. La phase de concertation est en cours pour un mois, un bilan de cette concertation sera tiré puis ensuite présenté au Conseil du STIF. Les administrateurs décideront de la suite à donner au projet. Jean-François HELAS souligne que la rédaction du DOCP et sa présentation à la CNDP engage le STIF sur le projet, car le DOCP est une décision de son Conseil.
Concernant les mises en service partielle, le STIF a reçu la mission d'étudier le prolongement de la ligne 11 dans son ensemble, car cela fait sens d'aller jusqu'au RER E. Mais compte tenu du coût du projet (environ un milliard), les financeurs ont demandé au STIF d'étudier une solution de phasage. Celui-ci serait envisagé à la station Hôpital et il se traduirait par un surcoût avec la création d'un second atelier et pour un gain de temps qui est d'environ un an.

L'ensemble des procédures est complexe et nécessaire. Techniquement, le passage par l'atelier des Lilas va être une phase délicate des travaux.

Intervenant (Garant)
Jean-Pierre TIFFON demande s'il est possible d'aller plus vite et en cas de phasage, à quel moment arrivera-t-on à Rosny-Bois-Perrier.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS indique que le calendrier retenu est raisonnable en termes de délais, mais qu'il est quand même volontariste. Comme tout projet, le prolongement n'est pas à l'abri de rencontrer des problèmes qui freineraient son avancement. Le phasage n'est pas un souhait du STIF, mais s'il doit avoir lieu, il n'y aura pas 50 ans entre les deux phases : comme pour les prolongements des lignes 4 et 12, la phase 2 des travaux pourrait se faire dans la continuité.

Intervenant (Région)
Alain AMEDRO explique que la Région Ile-de-France ne souhaite pas que le prolongement soit phasé. Le moment le plus important sera la négociation du prochain Contrat de Projet Etat-Région (CPER). La Région attend une mobilisation de l'Etat. Le prolongement n'est pas seulement une question de transport, mais aussi une question de d'aménagement. Une charte pour le territoire a été signée par un certain nombre de communes de Seine-Saint-Denis mais aussi la Région. La Charte fait école sur d'autres territoires.

Public
Gérard LUCAS, habitant de Noisy-le-Sec sur un secteur limitrophe à Romainville et responsable du Conseil de Quartier du Haut Goulet indique qu'il est favorable au prolongement de la ligne 11 et plus précisément au tracé 2 qui permet de desservir deux quartiers populaires que sont la Boissière et le Londeau sous condition que le viaduc soit esthétique et non bruyant. Il souhaite savoir quelle coordination est prévue entre les travaux du tramway T1 et ceux du métro, afin d'éviter que les travaux durent trop longtemps. Quel sera l'aménagement de la Place Carnot avec l'arrivée de ces 2 modes de transport ? Le futur matériel roulant sera-t-il sur pneu ou sur fer ?

Une personne demande ce qui est prévu pour l'accès des personnes à mobilité réduite à la station Londeau-Domus dans le cas du tracé 2.

Une habitante de Romainville précise que tout le monde veut le métro. Elle souhaite savoir si le prolongement sera en compétition avec d'autres projets de transports d'un point de vue financier.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS explique que les stations neuves seront toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite et répondront aux normes de

sécurité. La station Londeau-Domus sera dotée d'un ascenseur. Ce point est plus délicat sur les stations existantes qui ne sont pas toutes accessibles. De plus, ce n'est pas toujours possible de les rendre accessibles. Aujourd'hui, le STIF et la RATP réfléchissent à la mise en accessibilité de la station Mairie des Lilas.
Le matériel roulant actuel va arriver à obsolescence en même temps que la mise en service prévisionnelle du prolongement. Le choix du matériel roulant n'est pas encore tranché. Le matériel roulant sur pneus était surtout intéressant il y a quelques années pour des raisons de freinage. Les gains sur le bruit ne sont pas exceptionnels. Le pneu n'a aujourd'hui plus la côte : les projets de métro neuf se développent à 80% sur du roulement fer. Le matériel roulant fer est plus avantageux en termes de coût de fonctionnement, coût environnemental, mais aussi pour la réduction du niveau de bruit.
Etre un seul organisme coordinateur permet au STIF de mailler et de coordonner les travaux. Aujourd'hui, le prolongement du T1 à Val de Fontenay est plus avancé que le métro, les travaux débuteront avant. Le tramway est un réseau de surface, il est donc plus impactant sur le réseau viaire. Pour le prolongement de la ligne 11, les sorties et la base travaux seront les seuls travaux impactant la surface, car le tunnel sera réalisé par un tunnelier.

Intervenant (Département)
Corinne VALLS intervient sur « la compétition entre les projets de transports ». Il est acquis pour tous que le prolongement de la ligne 11 est prioritaire, comme le prolongement du T1, la tangentielle Nord et le BHNS sur la RN3. Il serait possible de multiplier les exemples sur toute l'Ile-de-France.
Jean-Paul HUCHON a mis en place le plan de mobilisation pour les transports : tous les Conseils généraux d'Ile-de-France ont défini ensemble les projets prioritaires pour leur territoire. L'objectif de la Région Ile-de-France et du Département de Seine-Saint-Denis est de rattraper le retard des investissements en transport pris lorsque l'Etat présidait le STIF. Les dossiers doivent avancer et être bouclés le plus rapidement possible pour rattraper le retard.

Intervenant (Région)
Alain AMEDRO revient sur le fait que le prolongement de la ligne 11 est un projet de transport mais c'est aussi un projet d'aménagement. Le projet a des atouts en lui-même. En prolongeant la ligne, on n'handicape pas son exploitation car c'est une ligne courte contrairement à la ligne 13.

Intervenant (Etat)
Bertrand BORY rappelle que depuis 2000, l'Etat, la Région et le Département ont été au rendez-vous en finançant les études via le CPER. Ces études ont abouti au DOCP. Le projet avance et suit les étapes classiques d'un projet de transport en commun en Ile de France. Le financement des études du schéma de principe a déjà été prévu pour l'année 2010. Le prolongement de la ligne 11 sera en bonne place au prochain CPER, car celui est dans un dynamique positive. Bertrand BORY signale que le département de Seine-Saint-Denis est déjà dans

une phase de rattrapage grâce à de nombreux projets. Pour le CPER 2007-2013, un tiers du budget a été alloué à la Seine-Saint-Denis.

Public

Un ancien responsable du comité pour le prolongement du métro s'exprime sur l'opportunité du projet. La partie est de la Seine-Saint-Denis ne bénéficie d'aucune radiale en mode lourd. il considère cela comme une véritable injustice à corriger. Aussi, il interroge la tribune sur les informations qui seront communiquées dans les mois à venir, car pour lui, les grands travaux régionaux y compris la base de loisirs, mériteraient un peu plus de communication, car la population a aussi son rôle à jouer.

Un habitant de Noisy se prononce pour le projet de prolongement et souhaiterait que le STIF soit plus imaginatif sur les tracés. De plus, il s'interroge sur le surcoût engendré par un viaduc et demande à la tribune les raisons pour lesquelles le tracé ne continue pas en souterrain.

Intervenant (STIF)

Jean-François HELAS précise que le coût du viaduc a été intégré au coût global du projet. Le viaduc n'est pas un choix, la topographie empêche d'enfouir cette portion du tracé, cette question n'est donc pas financière mais technique. Les deux tracés ont des coûts similaires.
Sur la question de l'information, Jean-François HELAS comprend l'impression des citoyens : après un mois d'écoute et de concertation, on n'informe plus. Ce n'est pas pour autant qu'il ne se passe plus rien. Le STIF va lancer des études de schéma de principe, il sélectionne un bureau d'études. C'est seulement à ce moment que le STIF peut revenir vers le public. Toutefois, Jean-François HELAS est prêt à réfléchir à une solution pour informer sur l'avancement des études grâce au site internet.

Public

Fabienne VANSTEENKISTE conseiller municipal à Montreuil indique que toutes les communes de l'APPL11 se sont mises d'accord pour soutenir le tracé 2 en une seule phase. Pour la commune de Montreuil, il y'a un enjeu majeur pour le quartier Boissière-Acacias. La station Boissière 2 est trop éloignée de ce quartier en plein aménagement et elle demande que la station Boissière soit située plus au Sud. La concertation du tramway T1 est terminée depuis 2 ans, mais le projet n'avance pas. Nous sommes donc inquiets pour le calendrier du projet de prolongement de la ligne 11.

Une personne s'interroge sur un prolongement de la ligne 11 sur fer ou sur pneu. Il explique que la ligne 11 est sur pneu à cause de la dénivellation. Des rames pneus feraient moins de bruit sur le viaduc que des rames à roulement fer. L'intervenant rappelle qu'en 2012, la ligne 4 sera équipée du système Meteor

et que le matériel roulant pourra être transféré sur la ligne 11. Ainsi, il n'y aurait aucun coût de matériel roulant.
Aussi, le financement du prolongement de la ligne 14 étant déjà acquis, la ligne 11 doit être financée en priorité par le Plan de Mobilisation.

Un habitant de Romainville demande quelle sera la tarification future du prolongement.

Intervenant (Région)
Alain AMEDRO souligne que la question tarification a été au cœur du programme politique de Jean-Paul Huchon, président réélu en 2010. L'objectif d'une mise en place d'une tarification unique en 2012 est précédée par des études précisant les modalités et les impacts d'une telle tarification. Aussi à l'horizon de la mise en service du projet, la question tarification ne sera plus.

Public
Un commerçant des Lilas est favorable au prolongement de la ligne 11. Il demande quel sera l'impact sur le petit commerce. Est-ce que cela va contribuer à développer le petit commerce à Romainville ? Est-ce que la municipalité envisage des ateliers spécifiques sur ce thème? Est-ce que certaines stations vont être fermées pendant les travaux ?

Gilles Garnier, conseiller municipal à Noisy-le-Sec indique que le prolongement va permettre de rapprocher les habitants de la métropole. Il revient sur la question du viaduc. Certaines stations parisiennes sont très profondes. Il est donc possible de descendre très en profondeur. Bien qu'il y ait un argument technique, le STIF n'a pas chiffré le surcoût de « l'enterrement du viaduc ». Noisy est situé dans une zone de bruit à cause de l'autoroute sans protection phonique. Il est important pour les noiséens que le tracé 2 soit le tracé retenu, mais il faudra trouver des solutions pour « enterrer le viaduc ». Il faut rechercher des solutions techniques pour enterrer le viaduc, ce qui aurait été fait selon lui sur d'autres territoires d'Ile de France.

Intervenant (STIF)
Cédric GENTON explique que si on enterre le tracé 2, la station Boissière 2 serait à -42 mètres, soit deux fois plus que la station Mairie des Lilas. A titre d'exemple les immeubles du Londeau font 50 mètres de haut. La station la plus profonde à Paris est la station Abbesses sur la ligne 12, située à 35 mètres sous la surface.

Intervenant (Garant)
Jean-Pierre TIFFON demande si c'est l'argument de la profondeur ou l'argument du coût qui a conduit au choix de créer un viaduc.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS explique qu'à une telle profondeur de station le projet en pâtirait en terme d'accessibilité et ne serait plus un « bon projet » de transport. Le projet de prolongement de la ligne 11 n'a pas été pensé « à l'économie ».

Public
Daniel Monnot, Président de Vivre Bien à Noisy Sans le Tram est favorable au prolongement de la ligne 11, car c'est un mode de transport qui va vite et qui correspond aux besoins actuels. Ce prolongement sera à mailler avec un réseau de bus. Il souhaite savoir si beaucoup de financements ont déjà été mobilisés. Deux projets sont en cours dans le secteur : le tramway T1 et le métro. Il demande si les financements du tramway ne devraient pas plutôt servir au prolongement du métro. Il explique que son association est également très attachée à Arc Express. Il est étonné que le faisceau Est ne génère pas autant de trafic qu'ailleurs. Il demande aux élus de se mobiliser pour Arc Express.

Intervenant (Garant)
Jean-Pierre TIFFON précise que la concertation sur le tramway T1 est terminée. Il propose que le projet T1 ne soit pas abordé lors de la concertation du prolongement de la ligne 11. Il annonce aussi qu'un débat public sur Arc Express va avoir lieu prochainement.

Une personne se prononce en faveur du prolongement et demande des précisions sur le projet Arc Express.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS explique que le projet Arc Express est un métro automatique en rocade situé en proche couronne et en correspondance avec les lignes radiales en direction de Paris. Il va permettre de desservir la proche couronne, permettre une meilleure accessibilité en grande couronne et alléger le métro parisien de 10 à 15%.

Public
Jacques Champion, conseiller municipal à Romainville indique que la position de l'APPL11 a toujours été claire : il n'est question de phasage pour le prolongement de la ligne 11. Le prolongement doit permettre de mailler le territoire. Aujourd'hui, le secteur est seulement desservi par des bus. En phasant à Hôpital, on n'apporte aucun maillage. La commune de Romainville s'est prononcée en faveur du tracé 2 car il permet une meilleure desserte des lycées, ainsi les élèves réduiront leur temps de parcours de 45 min à 7 min. Le viaduc peut s'intégrer dans le milieu urbain, l'intégration paysagère est à travailler pour avoir un projet esthétique. Il provoquera moins de nuisances car les normes ont évolué.

Sylvie Vanderbeck de Noisy Environnement se prononce contre le viaduc. Elle s'interroge sur la cohabitation entre le parc des Guillaumes et le viaduc. De plus, elle demande si en déplaçant la station Boissière 2, il est possible de trouver un site avec un peu moins de pente afin de passer en souterrain.

Intervenant (Garant)
Jean-Pierre TIFFON demande si le STIF peut présenter des visuels du viaduc.

Intervenant (STIF)
Cédric GENTON explique qu'un cabinet d'architecte a travaillé sur l'intégration paysagère du viaduc. Le positionnement du tracé peut évoluer en jouant sur le rayon de courbure. La station Domus sera à la hauteur des bâtiments logistiques de Domus. Des variantes de tracés ont été explorées pour être le plus près possible de la lisière du parc.

Intervenant (Garant)
Jean-Pierre TIFFON demande quelles sont les normes acoustiques pour un tel ouvrage.

Intervenant (STIF)
Cédric GENTON présente les lois qui régissent les normes acoustiques : une loi européenne de 2002, transcrite en droit français en 2006 et une loi du code de l'environnement de 1999 qui s'applique aux nouvelles infrastructures ferroviaires. Ces lois distinguent le bruit mesuré sur la totalité de la journée de 6h à 22h et en période de nuit de 22h à 6h. La période de nuit est plus contraignante que la période en journée. Les mesures sont faites à 2 mètres devant les façades mais celles-ci ne sont pas faites dans les bâtiments. La construction du viaduc doit respecter ces normes, sinon le viaduc ne pourra pas être mis en service. Aujourd'hui pour réduire les nuisances sonores, il est possible de travailler sur le matériel roulant, la voie et le viaduc en lui-même qui pourrait être couvert. Sur la ligne 2 par exemple, le nouveau matériel roulant est moins bruyant que le matériel précédent.

Public
Jean-Paul Lefebvre, conseiller municipal à Noisy-le-Sec se réjouit de l'avancement du projet. Il souhaite que soient précisées les priorités données aux financements du tramway et du métro, ainsi que la conciliation prévue pour les travaux. Le tracé 2 apporte une desserte sur le secteur Domus qui n'a pas de transport lourd. Il y a encore 300 à 400 mètres jusqu'au quartier du Londeau. Il propose un bus à cadence rapide entre les lycées et la gare de Rosny-Bois-Perrier. L'argument présenté dans le dossier de concertation pour la station Domus est la desserte du centre commercial or il s'interroge sur la pertinence de desservir un centre commercial dédié à l'ameublement par le métro. Le viaduc a l'inconvénient de provoquer des nuisances sonores et visuelles, dans un secteur où la ville de Noisy investit. Le site n'est pas pour autant désertique : il est

nouvellement urbanisé avec des petits immeubles et des maisons de ville. Pour les riverains, il faudra aller au-delà des normes imposées. Le viaduc présente aussi des inconvénients au niveau des trémies d'entrée et sortie. Qu'est-il prévu pour minimiser ces inconvénients ? Cette zone souffre d'un très grand nombre de nuisances liées aux autoroutes. La Région et le Département doivent investir rapidement pour réparer l'injustice que subit Noisy par rapport aux communes voisines.

Intervenant (Etat)
Bertrand Bory explique la volonté des aménageurs. Le tracé 2 permet de desservir « des trous de desserte » : le quartier Boissière et le quartier du Londeau. Avec le tracé 2, le quartier Boissière continue à être desservi et il permet de desservir le secteur Londeau-Domus. Aujourd'hui, desservir Domus en transport en commun est tout à fait pertinent, car il n'est pas nécessaire de venir en voiture : il est possible de commander et se faire livrer son mobilier. Le tracé 2 présente certains avantages par rapport au tracé 1 : il dessert le quartier de la Boissière, le quartier du Londeau et le centre commercial Domus.

Public
Une habitante de Romainville se dit en faveur du prolongement qu'elle attend depuis 70 ans. Compte-tenu des financements, est-ce qu'à trop vouloir tout faire en une phase, on ne va pas enterrer le prolongement car on ne pourra pas le financer ?

Un habitant de Noisy-le-Sec explique que le tracé 2 est une chance pour Noisy d'avoir une 3ème station. Au Londeau, les habitants ont vue sur un « plat de nouilles », le viaduc peut donc apparaître comme une crainte mais la circulation en dessous d'un viaduc est libre, le parc pourra donc se développer. Une station à Domus sera un véritable gain de temps et de confort au quotidien car sur le secteur, il est impossible de contourner à pied le centre commercial Domus. Aujourd'hui la ZAC des Guillaumes est peu qualitative (bâti gris en tôle pour les entrepôts logistiques) et le coteau est désormais habité et construit, alors qu'avant les habitants avaient vue sur des jardins et des cerisiers. La situation peut difficilement être pire qu'actuellement.

Intervenant (Département)
Corinne Valls répond à la question du commerce de proximité. La Charte pour le territoire que les communes, le Département, la Région et d'autres acteurs publics ont signée comprend un volet dédié au commerce. A Romainville, la commune a déjà développé des surfaces commerciales. Les transports en commun dopent la dynamique commerciale grâce aux flux de personnes.

Public
Un habitant s'interroge sur l'absence de station entre Liberté et Place Carnot.

Intervenant (STIF)
Cédric GENTON précise que les stations ont été étudiées pour qu'elles couvrent le territoire. Elles desservent un secteur ayant un potentiel de 12 000 à 13 000 population et emplois. Chaque station a un rayon de rabattement de 600 mètres. Entre Liberté et Place Carnot, il y a un kilomètre, la distance n'est pas suffisante pour installer une station ne concurrençant pas les autres stations.

Public
Alda Pereira Lemaitre, Maire de Noisy-le-Sec demande que les projets de transports ne soient pas opposés entre eux. Elle ne conçoit pas qu'avec le prolongement du métro, une opération de requalification urbaine de qualité ne soit pas faite sur le secteur du viaduc. Les murs anti-bruit sont très attendus à Noisy. Le quartier du Londeau ne doit plus subir autant de nuisances. Les trémies doivent également être soignées. Le tracé 2 permettrait de desservir le quartier Renardière-Boissière et le quartier du Londeau. Il desservirait également deux lycées, ce qui permettrait de réduire les temps de transport pour les lycéens.
A Noël, le quartier du Londeau a été totalement paralysé par le trafic à cause du centre commercial Domus. Le prolongement de la ligne 11 doit permettre de trouver une alternative au tout voiture. Pour autant, le parc des Guillaumes ne doit pas être dénaturé par le projet de viaduc, son insertion doit être de qualité.

4. Conclusion du garant et de la tribune

Le garant annonce les prochains rendez-vous : le 27 septembre au Londeau pour la rencontre de proximité et le 21 septembre à Montreuil pour la prochaine réunion publique.
Il demande à la tribune quel élément a été particulièrement marquant.

Intervenant (STIF)
Jean-François Helas a été marqué par l'aspect consensuel du projet. C'est un projet attendu qui est porté par tout le monde, ce qui va sans doute faciliter sa réalisation.

Intervenant (Département)
Corinne Valls remarque que si la nécessité, l'utilité et l'urgence du prolongement avait dû être faite, la réunion l'a bien prouvé. La parole a été donnée à la salle et les élus ont écouté et cela va dans le sens de la concertation.

Intervenant (Etat)
Bertrand Bory explique qu'il a été intéressant pour lui de parler du territoire mais aussi d'être dans le concret et de ne pas parler seulement de transport.

Intervenant (RATP)

Benjamin CLAUSTRE a retenu le besoin de coordination entre les projets exprimés par les participants. Dans le département, il y a de nombreux projets qui doivent être coordonnés. La RATP coopère avec le Conseil Général et le STIF. L'information est primordiale lors des travaux qui occasionnent parfois des gênes.

Intervenant (Région)

Alain AMEDRO a été marqué par la maturité des débats, par exemple lorsque Montreuil se prononce en faveur du tracé 2 alors que naturellement, le tracé 1 avait plutôt ses faveurs. Les élus sont conscients qu'il faut faire des compromis, dans l'objectif d'un projet collectif.

Glossaire

APPL11 : Association pour la Promotion du Prolongement de la ligne 11

Arc Express : projet de métro automatique de rocade (périphérie vers périphérie) en proche banlieue.

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

CPER : Contrat de Projets Etat/Région

CPRD : Contrat de Particulier Région/Département

DOCP : Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

STIF : Syndicats des Transports d'Ile-de-France

CONCERTATION SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 À L'EST

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

RÉUNION DU 21 SEPTEMBRE 2010

A MONTREUIL

La réunion s'est tenue au Gymnase Boissière à 19h, devant une assistance d'environ **70 personnes**.

* * * * *

Personnalités présentes à la tribune :

Maîtrise d'ouvrage et financeurs :

*Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF***)**

- Jean-François HELAS, Directeur des Projets d'Investissement
- Cédric GENTON, Chargé de Projet

Région Ile de France

- Nadia AZOUG élue au Conseil Régional

Conseil Général de Seine-Saint-Denis

- Corinne VALLS, Vice-présidente Transport

Etat

- Bertrand BORY, Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement (DRIEA)

RATP

- Benjamin CLAUSTRE, Directeur de l'agence de développement territorial de Seine-Saint-Denis

Garant de la concertation

Jean-Pierre TIFFON, nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Documentation disponible :

- Une fiche individuelle permettant de poser une question écrite
- Un dépliant de présentation de la concertation
- Un dossier de concertation
- Une exposition sur le projet : 7 panneaux

Déroulement de la réunion :

1. **Ouverture**

- Accueil des participants par Dominique VOYNET, Maire de MONTREUIL
- Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-Pierre TIFFON
- Présentation du rôle du STIF et le contexte du projet par Jean-François HELAS

2. **Présentation du projet**

3. **Echanges avec la salle**

4. **Conclusion du garant**

1. Ouverture

- **Accueil des participants par Dominique VOYNET, Maire de Montreuil**

Dominique VOYNET rappelle que la relance du projet de prolongement de la ligne 11 était très attendue. Elle rappelle que ce projet a déjà une longue histoire.
Elle salue le travail accompli par deux associations : l'Association pour le prolongement de la ligne 11 (APPL11) et l'Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs (AMUTC). Elle rappelle que l'APPL11 a largement contribué par son action au financement des études complémentaires et à la mobilisation des élus. Elle souligne également le rôle de l'AMUTC qui a participé à l'information de la population sur le projet.
Dominique VOYNET rappelle que les habitants du quartier de la Boissière et celui de l'Hôpital souffrent d'une « double injustice » : une tarification en zone 3 et une absence de desserte de transport de capacité. Elle explique que ce projet de prolongement constituera « une des clés de la réussite » du programme de construction de logements, d'équipements publics et d'activités sur la ZAC Boissière-Acacias et redonnera de la « valeur au haut de Montreuil ». La maire rappelle que l'ensemble de la zone qui entoure la future station Boissière a été inscrit dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) avec un périmètre de constructibilité réglementé afin de freiner l'inflation foncière.
Dominique VOYNET fait part d'une double inquiétude. La première concerne les financements disponibles pour le projet de prolongement de la ligne 11 relativement au projet du « Grand Huit ». Selon elle, les finances publiques sont limitées et certains projets de prolongement moins prestigieux, comme celui de la ligne 11, pourraient en pâtir.
La seconde porte sur le calendrier de réalisation du projet. Rappelant les « dérapages de calendrier » du projet du prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay, elle souligne que la concertation ne peut être un moyen pour gagner du temps et insiste sur l'attente très forte du côté des élus, des associations et des habitants, de voir se tenir les objectifs présentés par le STIF.
Dominique VOYNET souhaite notamment que cette exigence des délais et du respect des engagements figure dans le bilan de la concertation. Pour illustrer cette crainte portant sur les délais, Mme Voynet évoque le projet du T1 dont le calendrier de mise en service connait un décalage.
Elle confirme le choix de la Commune de Montreuil pour le tracé 2 en précisant, cependant, que la station Boissière 2 est plus éloignée que la station Boissière 1 proposée par le tracé 1 du boulevard Boissière et de la ZAC Boissière-Acacias. Par conséquent, elle demande que la station Boissière 2 soit décalée plus au sud.
Elle rappelle l'opposition de la Commune à toute idée de phasage quel que soit le périmètre retenu en expliquant que « le projet a un intérêt dans sa globalité ».
Enfin, Dominique VOYNET se réjouit de la perspective de mise en œuvre du projet et assure de son soutien pour le faire aboutir si les engagements en termes de calendrier sont tenus.

- **Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-Pierre TIFFON**

Jean-Pierre TIFFON présente le rôle de la CNDP. Il cite les débats publics à venir en Ile de France : Prolongement du RER E à l'Ouest, Arc Express et Grand Paris.

Il explique son rôle : il s'assure que toute l'information disponible soit transmise aux citoyens, que tous ceux qui veulent s'exprimer le puissent et que tous les arguments soient pris en compte par le maître d'ouvrage.
Jean-Pierre TIFFON précise les modalités d'expression en rappelant quele public peut prendre la parole soit de manière orale au microphone et soit par écrit par l'intermédiaire d'une fiche individuelle prévue à cet effet.

Il évoque les prochains rendez-vous de la concertation : la réunion publique du 4 octobre 2010, la rencontre de proximité du 27 septembre, qui se déroulera au centre social du Londeau et celle du 1er octobre au marché Fabien à Montreuil.
Il fait le bilan des échanges tenus au cours de la concertation jusque là :

- aucune opposition au projet,
- une forte impatience autour du prolongement,
- des interrogations et des oppositions sur le phasage,
- la double dimension du projet qui est à la fois un projet non de transport et un projet de développement du territoire,
- une adhésion plus forte sur le tracé 2,
- une demande de positionnement plus au sud de la station Boissière 2,
- des inquiétudes concernant le viaduc et ses impacts sur le tracé 2.

- **Présentation du rôle du STIF et le contexte du projet par Jean-François HELAS**

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF remercie les présents à la tribune et toutes les personnes dans l'assistance qui se sont déplacées. Jean-François HELAS présente le rôle du STIF en rappelant qu'il constitue l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France en charge de la définition de la politique tarifaire, de la politique d'organisation du réseau de transport, du choix des prestataires de services et du pilotage des grands projets. Il rappelle que depuis 2006, le STIF est régionalisé ; c'est-à-dire que son Conseil est composé de la Région Île-de-France majoritaire, des 7 départements franciliens et de la Ville de Paris, ainsi que d'un représentant de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) et d'un représentant des Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Enfin, il précise que le STIF assure le bouclage financier des projets dans le cadre du Contrat de projets Etat-Région (CPER) et des Contrats Particuliers Région-Département (CPRD) qui sont une déclinaison du Plan de Mobilisation de la Région.

Jean-François HELAS précise que cette phase de concertation constitue un premier moment de discussion et d'échange entre les habitants et le STIF et que ce dernier est à l'écoute des habitants, qui peuvent enrichir le projet par leur connaissance du territoire.

2. Présentation du projet

Cédric GENTON, Chargé du projet au STIF, présente le projet de prolongement de la ligne 11. Il fait l'état des lieux de la situation en donnant quelques caractéristiques de la ligne 11 actuelle (longueur, fréquentation, matériel roulant, …). Il poursuit avec la description du territoire du prolongement, de ses équipements actuels (centres commerciaux, Hôpital Intercommunal, …) et des projets d'aménagement en cours de réalisation sur le secteur.
Il expose les principaux objectifs du prolongement :

- permettre une connexion avec le centre de Paris,
- faciliter les déplacements internes à l'est parisien,
- créer un réseau maillé permettant d'effectuer des déplacements radiaux ou de rocade.

Cédric GENTON présente ensuite les deux tracés possibles, les stations qui jalonneront le prolongement ainsi que le tracé commun.. Un focus est fait sur le viaduc du tracé 2.

Puis, il présente le site de maintenance du matériel roulant qui se concrétisera par la construction d' un atelier Rosny-sous-Bois. Il explique qu'afin de s'adapter aux capacités de financement des partenaires du projet, un phasage est techniquement possible et précise que ce dernier implique la construction d'un autre atelier à Noisy-le-Sec.

Cédric GENTON souligne les bénéfices attendus une fois le prolongement réalisé :

- les temps de parcours seront nettement améliorés,
- le réseau de bus sera plus efficace et le territoire plus attractif.

Il présente les évolutions de trafic sur la ligne 11 (9 500 voyageurs supplémentaires en heure de pointe) et le changement du matériel roulant.

Enfin, Cédric GENTON présente le coût du projet qui est estimé à 820 millions d'euros, les modalités de financement du projet et le calendrier prévisionnel du projet. Le début des travaux est envisagé pour fin 2013 et la mise en service pourrait se faire à l'horizon 2019.

3. Echanges avec la salle

Public

Yves BOUTRY, vice- président de la FNAUT Ile de France rappelle que c'est un projet auquel la FNAUT est très favorable. Il indique que l'association a une préférence pour le tracé 2. Il précise que le projet est attendu depuis très longtemps et permettra la desserte d'une zone à la fois commerciale et artisanale.
Yves BOUTRY considère que le viaduc est peut être une valeur ajoutée pour les voyageurs qui seront transportés « à la lumière du jour » et estime qu'il peut s'intégrer dans le paysage.
Il se dit opposé à la construction différée de deux ateliers en cas de phasage. Il demande qu'un « effort » financier soit réalisé pour que la construction d'un « équipement qui n'aurait qu'une utilisation temporaire » ne mobilise pas quatre-vingt millions d'euros pour sa construction.
Enfin, Yves BOUTRY souligne que les perspectives du changement du matériel roulant de la ligne 11 à l'horizon 2020 posent la question du choix entre matériel sur fer ou matériel sur pneu. Il précise que le fer est moins onéreux à l'investissement et en fonctionnement, qu'il est moins consommateur d'énergie et, enfin, qu'il produit moins de chaleur dans les tunnels.

Une habitante de Montreuil indique qu'elle est favorable au tracé 2 qui offre une desserte des centres commerciaux. Elle demande si la ligne 11 prolongée sera dans la zone tarifaire 2 et si la mise en service annoncée en 2019 se fera au terminus Rosny-Bois-Perrier.

Un adhérent de l'Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs (AMUTC) rappelle que ce prolongement est attendu depuis très longtemps et qu'il changera la vie des habitants de la Boissière dans leurs déplacements. Il fait part du scepticisme des habitants face à une très longue attente du projet de prolongement. Il constate un très fort consensus en faveur du tracé 2. Il souligne enfin la nécessité d'un prolongement de la ligne 9, qui assurerait l'unité entre le haut et le bas de Montreuil.

Un adhérent de l'AMUTC fait remarquer qu'un coût de huit-cent-vingt millions pour un prolongement de 5 kilomètres semble très élevé, en faisant référence à un coût au kilomètre de métro estimé à environ cent millions d'euros. Il interroge les motivations d'un tel surcoût et souhaite savoir si une économie de 12% de cet investissement ne pourrait pas financer la construction de la ligne 9.

Intervenant (Garant)
Jean-Pierre TIFFON interroge les représentants de la tribune sur les coûts du projet.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS répond à la question des coûts de la ligne 11. Il rappelle avant tout que le STIF est soucieux de la meilleure utilisation possible des fonds publics pour offrir un service de qualité au meilleur coût. Il précise que sur un « projet neuf » tel que Arc Express, le rapport du coût au kilomètre évalué à cent millions est possible contrairement aux projets de prolongement, tels que

ceux des lignes 11 et 14, pour lesquels ce rapport est évalué à environ deux cents millions d'euros. . Dans le cas du prolongement de la ligne 11, il est nécessaire de démolir le site de maintenance actuel tout en gardant la ligne en exploitation, compliquant ainsi le chantier et augmentant les coûts.
Jean-François HELAS précise également que le STIF s'entoure de bureaux d'étude afin de « challenger » les études de la RATP sur les coûts, les risques et les délais du projet et produire une contre expertise.
Il assure enfin, que le calendrier retenu et l'horizon 2019 correspondent à une mise en service qui prend en compte la station RER Rosny-Bois-Perrier, indépendamment du phasage. Il explique, en effet, que le phasage n'est pas une problématique de « logique de transport » mais de « logique de disponibilité de financement ».
Jean-François HELAS explique que le phasage n'est pas une volonté actuelle et que le coût de l'infrastructure et du matériel roulant, dépassant le milliard d'euros, oblige à réfléchir en amont à cette question.

Public
Une habitante de Montreuil demande si en cas de phasage la station Hôpital pourrait être desservie en 2017 ?

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS précise que le projet est soumis à une phase de procédures incompressible en expliquant que s'il est possible de gagner du temps sur la construction et les études dans le cas d'un projet phasé, celui-ci n'excédera pas 12 mois. Il souligne que les temps de travaux sont influencés par la jonction du prolongement avec la ligne actuelle au niveau de l'atelier des Lilas du fait de la destruction de l'ancien atelier et de la construction du nouvel atelier.

Intervenant (Garant)
Jean Pierre TIFFON demande au STIF quelle serait l'économie faite sur les frais financiers liés aux coûts frustratoires engendrés par le phasage et interroge les surcoûts du fonctionnement de deux ateliers sur une période de 20 ans.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS précise que la question est complexe. Il explique que les taux d'intérêts sont difficiles à évaluer sur une période de 5 ou 10 ans, notamment ceux s'appliquant aux travaux publics.
Il explique également qu'un seul atelier plus proche du terminus et mieux localisé serait source d'économies. Toutefois, il souligne que si les deux ateliers sont créés, celui de Noisy-le-Sec serait réservé aux travaux de maintenance lourde.

Intervenant (CG Seine St Denis)
Corinne VALLS rappelle que l'APPL11 a été remarquable dans sa manière de fonctionner et a fait preuve d'une solidarité exemplaire y compris avec les maires d'appartenance politique différente. Elle précise en effet que le projet est défendu dans son ensemble « de la Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier » Elle

remarque que cela a abouti au financement partagé des études sur le prolongement.
Elle souligne que s'il est exact que les financements publics sont rares, les investissements en matière de transport sont nombreux sur le département. Elle rappelle que, sur le secteur du projet, deux tramways sont actuellement en cours de réalisation, un troisième en préparation mais qu'une interrogation demeure sur la participation de l'Etat au financement du prolongement de la ligne 11 du métro. Elle rappelle que la Région s'est déjà engagée dans le cadre du Plan de mobilisation des transports de 2008.
Corinne VALLS se réjouit du soutien de la population au tracé 2. Selon elle, la mobilisation continue de l'ensemble des acteurs autour de ce projet permettra « sans doute de boucler » son financement.
Elle souligne que la Région Île-de-France a un retard de vingt ans dans les infrastructures de transport et qu'il existe, spécifiquement, dans le secteur du département concerné par le projet un risque de rallonger ce retard de 15 années supplémentaires. Elle rappelle enfin que les besoins sont importants et réels.
Corinne VALLS insiste sur l'importance de la mobilisation des associations, des élus et des usagers afin d'obtenir rapidement le financement d'un prolongement en une seule phase.

Public
Une habitante de Montreuil explique que le tracé 2 est bien pour deux raisons : il permettrait de désengorger la circulation sur DOMUS et de faciliter les déplacements des élèves et collégiens du quartier du Londeau.

M. ESMOULIN, adhérent de l'Association Montreuilloise des Usagers des Transports en Collectifs s'interroge sur la possibilité de créer une correspondance entre une ligne 9 prolongée et la ligne 11 à la future station Hôpital.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS précise qu'il n'existe pas à sa connaissance d'études détaillées récentes sur la ligne 9. Il rappelle que la ligne 9 est inscrite en phase 2 au SDRIF alors que la ligne 11 est inscrite en phase 1.
Sur la question d'une station commune entre deux ou trois lignes, des études sont nécessaires pour s'assurer de la possibilité de réaliser des correspondances de bonne qualité. Le STIF veillera à introduire dans les études de la ligne 11 les mesures conservatoires permettant une bonne insertion d'une possible correspondance avec la ligne 9 prolongée.

Public
Une habitante de Montreuil demande si la ligne 11 sera en zone 2.

Intervenant (Région)
Nadia AZOUG souligne que la problématique de la tarification pose la question de la solidarité entre les territoires. Elle explique que la Région se donne deux

ans pour répondre à cette question et précise notamment qu'un programme d'études sur la tarification unique est en cours. Elle insiste sur le fait que l'ensemble des coûts d'une telle réforme doit être étudié et précise qu'à l'horizon du projet, la tarification aura évoluée.

Public
Un habitant de Montreuil s'interroge sur les conséquences d'un phasage à la station Hôpital sur la fréquentation de la ligne.

Intervenant (STIF)
Cédric GENTON présente les prévisions de trafic réalisées par le STIF. Il explique que selon ces dernières, le phasage à la station Hôpital a des conséquences sur le trafic en 2020 par rapport au trafic sur la totalité de la ligne sans phasage (7000 voyageurs à l'heure de pointe du matin au lieu de 11 000).

Intervenant (garant)
Jean Pierre TIFFON interpelle la tribune sur la date de mise en service du projet Arc Express.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS trouve légitime le débat sur l'articulation des projets notamment celui de la ligne 11 avec l'arc Est du projet Arc Express. Il souligne que la force d'un réseau de transport repose sur son maillage et son articulation générale.
Il explique que Arc Express est bien un projet de boucle complète autour de Paris bien que seuls deux arcs prioritaires, l'arc Nord et l'arc Sud, aient été définis pour le moment Les deux autres arcs sont en cours de définition. Il précise que la réalisation de l'arc sud d'Arc Express pourrait être aboutie en 2017. La différence de calendrier entre le projet Arc Express et le prolongement de la ligne 11 dont la mise en service est prévue l'horizon 2019, s'explique par le caractère totalement nouveau d'Arc Express, en termes de système, de matériel roulant (etc., …).Jean-François HELAS explique que le prolongement de la ligne 11 impactera l'exploitation de la ligne actuelle et nécessitera le remplacement du matériel roulant qui arrivera à obsolescence en 2019. Il précise notamment que le passage par le site actuel de maintenance est une phase complexe qui demande du temps.
Il conclut enfin que l'ensemble de ces raisons entraîne une mise en œuvre plus longue pour le prolongement de la ligne 11 que pour le projet Arc Express et prend pour illustration les lignes neuves du métro de Madrid.

Intervenant (Montreuil)
Dominique VOYNET rappelle les difficultés d'avancement des améliorations et du prolongement de la ligne 9 qu'elle estime être en capacité de relier le haut et le bas de Montreuil. Elle signale que pour les projets Arc Express et Grand Huit, ce sont les barreaux est qui sont les moins avancés.

Elle regrette que l'engagement des partenaires, Etat, Région, STIF, RATP, ne soit pas aussi ardent sur le territoire du projet. Elle souligne que la demande des habitants de Montreuil d'avoir une réponse claire et précise est légitime et que l'exigence d'une absence de phasage doit être entendue.
Enfin, elle insiste sur la nécessité de réduire le fossé entre le haut et le bas Montreuil.

Intervenant (Etat, DREIF)
Bertrand BORY indique que de nombreux projets sur le territoire de Seine-Saint-Denis ont été inscrits dans le Contrat de projet Etat-région 2007-2013. Six projets sont en travaux (RER B, Tangentielle Nord, Prolongement ligne 12, les tramways de la Plaine Saint-Denis) et deux à l'étude (T1 et Prolongement ligne 11). Il prend acte que la ligne 11 suit le cheminement prévu : la réalisation des études préliminaires dans le Contrat de plan 2000/2006, les études complémentaires, objet de la concertation en cours et le lancement des études de schéma de principe programmées en 2010, pour que le projet soit parfaitement engagé en vue du Contrat de projet 2014-2020. Il précise que les financements pour ce projet sont bien « au rendez-vous ».
Bertrand BORY précise que les financeurs, y compris l'Etat, ont demandé que la question du phasage soit étudiée en amont afin d'éviter un retard de calendrier qu'engendrerait la reprise des études en cours de réalisation, si les financements s'avèrent plus limités que prévus.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS souligne qu'il est légitime que les points évoqués sur l'attente de la ligne 9 soient retranscrits comme tels et présentés au Conseil du STIF lors de la présentation du bilan de la concertation du projet de prolongement de la ligne 11.

Intervenant (Garant)
Jean Pierre TIFFON indique que la question du financement des projets est de plus en plus présente dans les débats et, qu'à ce titre, il faudrait apporter plus d'éclairages sur la priorité des projets, et faire davantage preuve de pédagogie afin d'éclairer le public.

Public
Un habitant de Montreuil s'interroge sur la pertinence des mesures conservatoires pour un prolongement futur de la L11 au-delà de Rosny-Bois-Perrier en direction de Bondy (RER E). Le prolongement permettrait d'améliorer le maillage avec le tramway T4 et la branche vers Chelles du RER E. Il souhaite savoir si le tracé 2 « condamne » cette possibilité.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS indique que le prolongement est possible au-delà de Rosny-Bois-Perrier et que les deux tracés le permettent. Il précise que le raccordement spécifique à Bondy n'a pas été étudié.

Public
Un habitant de Montreuil indique que selon « des rumeurs » un tunnel est déjà tracé jusqu'à place Carnot.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS précise que le tunnel n'est pas construit. Il ajoute qu'à place Carnot, la correspondance entre le tramway T1 prolongé et la ligne 11 est très importante.

Public
Un adhérent de l'Association Montreuilloise des Usagers des Transports en Collectifs rappelle que la tarification est « injuste » pour les Montreuillois en rappelant qu'il est nécessaire de valider deux tickets T (bus et métro) pour se rendre à Paris.

Public
Un habitant de Montreuil demande si le choix des implantations et des sorties des stations est définitif. Il prend pour exemple la station Boissière 2 qui sera implantée dans la ruelle Boissière et interroge la possibilité de la déplacer sur le boulevard de la Boissière.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS précise que cette question n'est pas arrêtée. Il explique qu'à l'issue de la phase de concertation, durant laquelle l'opportunité du prolongement de la ligne 11 et le choix des tracés sont en discussion, une décision relative au tracé retenu sera prise pour la poursuite des études. Il ajoute qu'une autre phase de concertation sera engagée pour définir plus finement les parties du projet qui ont attrait à l'aménagement comme l'emplacement et les émergences des stations. Il souligne que la demande pour que la station Boissière 2 soit décalée plus au sud vers le boulevard de la Boissière sera étudiée.

Public
M. ARNAUD, habitant de Paris demande si des escalators sont prévus à la station Rosny Bois Perrier.

Intervenant (STIF)
Cédric GENTON indique que toutes les stations sont soumises à la loi sur l'accessibilité de 2005, obligeant à équiper toutes les nouvelles stations d'ascenseurs et que celles-ci comporteront pour chaque quai au moins une sortie mécanisée.

4. Conclusion du garant

Le garant conclue la soirée en rappelant que le statut de la ligne 9 a été fortement posé lors de la concertation sur le projet de prolongement de la ligne

11 et que la compatibilité entre la ligne 11 et une possible ligne 9 prolongée soit vérifiée.. La question du phasage doit être éclairée au niveau de ses processus financiers et décisionnel. Il rappelle à l'assemblée qu'une rencontre est programmée le lundi 27 septembre après-midi au centre social du Londeau.

Glossaire

APPL11 : Association pour la Promotion du Prolongement de la ligne 11

AMUTC : Association Montreuilloise des Usagers de Transports Collectifs

Arc Express : Projet de métro automatique de rocade (périphérie vers périphérie) en proche banlieue.

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

CPER : Contrat de Projets Etat/Région

CPRD : Contrat de Particulier Région/Département

DOCP : Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

Grand Huit : Projet de métro automatique de double rocade du Grand Paris en lointaine banlieue

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France



CONCERTATION SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 À L'EST

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

RÉUNION DU 4 OCTOBRE 2010

A ROSNY-SOUS-BOIS

La réunion s'est tenue à la salle des Fêtes de l'Hôtel de Ville à 19h, devant une assistance d'environ **150 personnes**.

* * * * *

Personnalités présentes à la tribune :

Maîtrise d'ouvrage et financeurs :

*Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF***)**

- Jean-François HELAS, Directeur des Projets d'Investissement
- Cédric GENTON, Chargé de Projet

Région Ile de France

- Djeneba KEITA, Conseillère régionale

Conseil Général de Seine-Saint-Denis

- Corinne VALLS, Vice-présidente Transport

Etat

- Sébastien LIME, Sous-Préfet de Bobigny
- Bruno DICIANNI, Chef de service « politique des transports » à la DRIEA

RATP

- Benjamin CLAUSTRE, Directeur de l'agence de développement territorial de Seine-Saint-Denis

Garant de la concertation

Jean-Pierre TIFFON, nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)



Documentation disponible :

- Une fiche individuelle permettant de poser une question écrite
- Un dépliant de présentation de la concertation
- Un dossier de concertation
- Une exposition sur le projet : 7 panneaux

Déroulement de la réunion :

1. **Ouverture**

- Accueil des participants par Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois
- Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-Pierre TIFFON
- Présentation des sujets abordés lors de la concertation ainsi que des premières pistes de réflexion du STIF par Jean-François HELAS

2. **Echanges avec la salle**

3. **Conclusion**

4 octobre 2010



1. Ouverture

- **Accueil des participants par Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois**

Claude CAPILLON rappelle le dispositif de concertation mis en œuvre, en mentionnant les trois rencontres de proximité , ayant eu lieu au marché couvert des Lilas, au centre social du Londeau et au marché de Montreuil ainsi que les trois réunions publiques de Rosny-sous-Bois, Romainville et Montreuil.
Il souligne que le prolongement est attendu depuis environ 75 ans et qu'il a été inscrit pour la première fois au Schéma directeur de la Région Île-de-France en 1994 et au Contrat de Plan Etat/Région en 2000.
Il compare le projet de prolongement de la ligne 11 à un « serpent de mer » en soulignant qu'il a avancé en 2008 avec la création de l'Association Pour le Prolongement de la Ligne 11 (APPL11) présidée par Daniel GUIRAUD. Il rappelle qu' une Charte pour un Territoire Durable a été signée par les Communes concernées par le prolongement, lors des Assises de l'Association des Maires d'Ile-de-France en avril 2010, ainsi que par le Conseil Général, le Conseil Régional et le STIF.
Il rappelle que la concertation est un moment de dialogue et d'échange qui doit permettre de recueillir les avis et remarques de tous et que celle sur le prolongement de la ligne 11 se se déroule sous l'égide de Jean-Pierre Tiffon de la CNDP.
Claude CAPILLON explique que l'arrivée du métro est l'occasion de donner une nouvelle impulsion au territoire, avec en particulier une urbanisation maîtrisée, et au développement économique. Il remarque que l'intermodalité entre le RER, le métro, le tramway et le bus est essentielle.
Le Maire de Rosny-sous-Bois appelle à un prolongement sans phasage pour une question de rentabilité du projet.
Il déclare que la Commune de Rosny-sous-Bois est favorable au tracé 2 car la station Londeau/Domus permettra de relier les deux Centres commerciaux et de diminuer le trafic routier. Il précise, par ailleurs, que cette station prend en compte les futurs projets de développement territoriaux.

- **Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-Pierre TIFFON**

Jean-Pierre TIFFON présente son rôle : il s'assure que toute l'information disponible soit transmise aux citoyens, que tous ceux qui veulent s'exprimer le puissent et que tous les arguments soient pris en compte par le maître d'ouvrage. Il garantit également que tous les avis de la concertation soient repris dans le bilan de la maîtrise d'ouvrage.

Il explique le déroulement de la dernière réunion publique : dans un premier temps, le STIF présentera les premiers enseignements de la concertation et dans un second, la parole sera donnée au public et à la tribune.

Il rappelle que le site Internet de la concertation restera ouvert après le 8 octobre, mais il ne sera plus possible de déposer un avis.

Le garant fait un point chiffré sur la concertation. Les trois réunions publiques ont rassemblé environ 330 personnes et le site internet un peu plus de 10 000 visites.
A ce jour 320 avis ont été recueillis: 163 sur Internet, 102 lors des rencontres, 55 en réunions publiques. Les contributions des registres n'ont pas encore été comptabilisées.

Jean-Pierre TIFFON souligne que le STIF a souhaité aller à la rencontre des futurs usagers de la ligne 11. Pour cela, deux rencontres de proximité sur les marchés des Lilas et de Montreuil, ainsi qu'une rencontre au centre social du Londeau ont été organisées. Il souligne, en particulier, l'intérêt de recueillir l'avis des habitants du Londeau et le fait que certains d'entre eux ont découvert le projet de prolongement à l'occasion de la rencontre de proximité. Enfin, il explique que dans ce quartier, le projet a été très bien accueilli : une préférence pour le tracé 2 et la station Londeau-Domus, qui permettrait de relier le quartier à Paris et faciliterait l'accès aux université, a été mise au jour..

Jean-Pierre TIFFON, en tant que garant, prend acte d'une concertation sérieuse, studieuse et ouverte, qui a produit des discussions et des débats enrichissants.
Il dit avoir entendu des avis favorables au projet mais également l'avis d'un habitant de Paris qui pense que ce projet n'est pas le meilleur et qui propose d'autres solutions.

- **Présentation du projet et des sujets abordés lors de la concertation par Jean-François HELAS**

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF remercie les personnes présentes à la tribune et toutes celles qui se sont déplacées dans l'assistance et tout au long de la concertation.
Il propose que son intervention se déroule en deux temps :
- d'abord la présentation dessujets abordés et illustrés par des verbatim retraçant les interventions et contributions du public,
- ensuite celle des premiers enseignements de la concertation tirés par le STIF.

Il fait le constat d'une adhésion très forte sur l'opportunité de ce projet. La principale frustration des habitants porte sur la date de mise en service.
Jean-François HELAS indique que des extraits de verbatim ont été choisis pour illustrer les différents points.

Le tracé 2 a été jugé comme le plus séduisant mais avec une réserve sur le futur traitement du viaduc. Le passage en aérien d'une partie du prolongement pose la question de son intégration dans une zone en développement comprenant un parc et de nombreuses voies de circulation dont des bretelles autoroutières.



L'état d'avancement du projet ne permet pas aujourd'hui de bénéficier d'esquisses précises.

La question du phasage a été un élément clé du débat. Le phasage est une problématique de financement. Il y a une incompréhension de l'opportunité du phasage compte-tenu des coûts frustratoires (construction d'un second atelier notamment, …).

Le financement et la priorisation des projets à l'échelle de l'Île-de-France est une question qui est revenue souvent. Par ailleurs, le territoire a d'autres projets en cours comme le prolongement du Tramway T1, la Tangentielle Nord, …

Le calendrier prévisionnel prévoit une mise en service en 2019. Cela semble très lointain mais les projets ferroviaires se construisent sur une longue durée.

Le viaduc a pu paraître comme étant une solution d'économie, toutefois le STIF confirme que l'aérien n'est pas une volonté, mais une contrainte issue de la topographie du site. L'intégration paysagère et les nuisances sonores et visuelles sont des problématiques qui sont ressorties assez clairement.

La position de la station Boissière 2 est liée aux contraintes du tracé 2. Cependant son emplacement a suscité des questionnements vis-à-vis de l'espace de vie du quartier de Montreuil, comme l'a rappelé la Maire, Dominique Voynet

L'accessibilité « Personnes à Mobilité Réduite » (PMR) des stations est une problématique qui est également revenue à plusieurs reprises.

Enfin, d'autres questions sont apparues :

- la tarification métro/bus sur le territoire,
- l'articulation des travaux entre le T1 et la ligne 11,
- le choix du mode de roulement,
- les autres projets comme la ligne 9, Arc Express, … .

Il précise qu'à ce stade, il ne peut pas s'agir d'un bilan exhaustif, mais d'une présentation faisant le bilan des principales interventions.

Jean-François HELAS présente les premières réflexions du STIF et rappelle que l'instance de décision reste le Conseil du STIF qui devra valider les suites du projet. Il expose les conclusions suivantes : un prolongement probable selon le tracé 2 avec des compléments:

- une étude de faisabilité sur le positionnement de la station Boissière 2 plus au sud,
- une étude paysagère pour une insertion du viaduc de qualité afin de valoriser un site en voie de requalification par les Communes,
- l'opportunité d'améliorer la liaison piétonnière avec le quartier du Londeau.

Le travail avec l'ensemble des partenaires regroupés autour de la « Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 » est à poursuivre.

4 octobre 2010

En termes de calendrier, il sera difficile d'effectuer la mise en service avant 2019 qui est déjà une date « volontariste ».

2. Echanges avec la salle

Jean-Pierre TIFFON, garant de la concertation, rappelle la position de l'Association Montreuilloise des Usagers de Transports Collectifs (AMUTC) qui souhaite qu'une connexion puisse se faire entre la ligne 11 et la ligne 9 à la station Hôpital. Le STIF a confirmé que les études de la ligne 11 devront examiner quelles mesures conservatoires prendre pour rendre possible une éventuelle connexion avec la ligne 9 dans le futur.

Public
Un habitant de Rosny-sous-Bois se déclare en faveur de tous les projets contribuant à l'amélioration des transports en commun. Il s'interroge sur la tarification qu'il juge trop élevée et contribue à vider les gares. Il n'a pas d'avis sur le plan technique, car à ce niveau, il estime que des solutions seront toujours trouvées.

Intervenant (garant)
Jean-Pierre TIFFON rappelle que l'objectif de la concertation est d'échanger sur le projet et non pas de traiter problèmes lié au fonctionnement général des transports.

Public
Un participant demande à connaitre le « point mort » du projet en nombre d'usagers.

Un habitant de Rosny salue le bon déroulement de la concertation et l'essor de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP). Il est très favorable au projet qu'il attend depuis longtemps. Il souhaite qu'ilse fasse le plus vite possible.

Un habitant de la Boissière explique que la station Boissière 1 dessert plus de population sur le secteur de Montreuil et de Rosny. Il souhaite qu'une sortie soit facilement accessible sur le boulevard de la Boissière, pour prendre en compte les futurs aménagements de cette zone (ZAC Acacias et Morillon).

Un habitant de Rosny demande si le budget estimatif est le même pour les deux tracés.

Un habitant de Rosny remarque que le tracé 1 et tracé 2 ne sont pas tout à fait similaires. Il demande s'il est possible de créer sur le tracé 1 une station desservant le centre de Rosny et les activités de centre ville plutôt que les zones commerciales périphériques. Il interroge la tribune sur la possibilité d'avoir des

stations plus proches les unes des autres et sur le positionnement des quais à Rosny-Bois-Perrier.
Aussi, il signale l'existence d'une station Liberté sur la ligne 8.

Un habitant de Rosny demande si plusieurs sorties sont prévues par station.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS répond aux questions sur les stations : au minimum deux sorties sont prévues. Les sorties seront étudiées au cas par cas. Par exemple, les études examineront la possibilité de créer une sortie sur le boulevard de la Boissière pour la station Boissière 2. La station à Rosny-Bois-Perrier sera en souterrain. La seule station en aérien est la station Londeau/Domus sur le tracé 2.
Le STIF est désireux de créer des stations proches pour desservir finement le territoire. La multiplication des stations engendre notamment des coûts supplémentaires et une baisse de la vitesse de circulation (temps de freinage, montée/descente, accélération). De plus, une station de métro est attractive jusqu'à 700 à 800 mètres dès lors que le service est performant.
Les deux variantes ont sensiblement le même coût : 820 millions d'euros. Le niveau de fréquentation est également assez similaire. Le tracé 2 permet une desserte un peu plus fine sur le secteur du Londeau et de Domus.

Public
Un habitant de Rosny demande si la ligne sera automatique.

Un habitant de Rosny a écouté avec grand intérêt la présentation. Il s'interroge sur le risque de voir le parking de Rosny 2 devenir payant, perturbant les habitudes des Rosnéens. Il estime que les es transports municipaux doivent aller de pair avec le prolongement de la ligne 11. Il rappelle que la ligne de bus 116 ne dessert plus le quartier du Pré Gentil et demande que destransports complémentaires soient envisagés.
Il note que le Maire de Rosny-sous-Bois a évoqué la connexion RER et tramway, mais qu'aucune référence au réseau Titus n'a été faite.

Un habitant de Rosny pose une question relative au calendrier : est-il possible de réduire la phase dédiée aux études et à la concertation qui prend un tiers du temps du projet?

Un habitant demande comment les personnes habitant au-delà des 700 mètres de l'aire d'influence des stations feront pour accéder au métro. Remarquant que ces dernières utiliseront leur voiture ou des 2 roues, il demande ce qui a été prévu au niveau des parkings voitures et deux roues.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS indique que le maillage entre les différents modes et niveau de desserte est essentiel. Le STIF restructurera le réseau de bus en temps voulu. Pour cela, il y a quelques principes : limiter les lignes redondantes

qui suivent le même tracé que le futur métro, et favoriser celles permettant le rabattement de la population sur les stations de métro. A partir du Schéma de principe, la restructuration du réseau de bus sera étudiée. Concernant les modes doux, il peut être envisagé des modes de dépôt de vélos sécurisés. La marche à pied peut aussi conduire à améliorer certains aménagements. Tout cela contribue à améliorer l'efficacité de la station qui est rendue ainsi plus accessible. Le territoire du projet étant en secteur urbain dense, le STIF ne va pas créer de parcs relais, car l'objectif est de faire du rabattement via les bus plutôt que la voiture qui n'est pas pertinente à cette échelle.
Aujourd'hui, la ligne 11 n'est pas automatique. A l'occasion du remplacement du matériel roulant, la question de l'automatisation peut faire l'objet d'une réflexion. Aujourd'hui, les standards mondiaux poussent à l'automatisation, car cela permet de mieux adapter l'offre à la demande. En effet, il est possible de mettre en service rapidement et sans contrainte de nouvelles rames en cas de besoin. Cette réflexion aura lieu au moment où l'ensemble de la question du matériel roulant se posera.
Concernant le calendrier, trois années d'études peuvent paraître longues. Cependant après la décision du Conseil du STIF, pour le viaduc par exemple, il faudrait lancer le concours d'architecte, faire une mise en concurrence, travailler avec l'architecte puis l'enquête publique… Ce temps permet d'enrichir le projet et de le faire murir. Le planning est prévu de façon la plus optimisée possible en lien avec les obligations réglementaires liées aux procédures (loi sur l'eau, expropriation si besoin, …) et aux contraintes techniques.

Intervenant (Garant)
Jean Pierre TIFFON souhaite que le bilan indique que le projet est soutenu, qu'il n'y a pas d'opposition forte, et que les cinq Communes se sont associées. Il constate qu'il n'y a pas d'obstacles en termes de calendrier. La situation sur le territoire permet d'avoir un calendrier court. Il est difficile pour les habitants du territoire de voir dans la presse des projets démarrer après le projet de ligne 11et s'achever avant le prolongement de la ligne 11 (comme c'est le cas d'Arc Express). Il insiste sur la nécessité d'une transparence et d'une pédagogie au moment de l'annonce des décisions et des calendriers. Le garant craint que le soutien au projet ne se transforme en scepticisme.

Intervenant (Conseil Général Seine-Saint-Denis)
Corinne VALLS souhaite que le site Internet soit tenu à jour. Elle rappelle que les Romainvillois attendent avec beaucoup d'impatience ce projet de transport en commun. Outre la pédagogie, elle insiste sur la nécessité de montrer que « les choses continuent à avancer » en maintenant les habitants informés de l'avancée du projet.

Public
Gérard Massy, Président de l'Association pour le développement des transports collectifs dans l'Est Parisien s'exprime sur le matériel roulant. Il estime que les voies doivent être prévues pour du matériel roulant sur pneu, car le matériel roulant fer peut rouler sur des voies pneus, mais l'inverse n'est pas possible.

Compte-tenu des projets prévus dans le territoire du Val de Fontenay (Arc Express, prolongement Vincennes-Neuilly), il insiste sur l'impérativité de réserver la possibilité de créer un raccordement entre Rosny-Bois-Perrier et Val de Fontenay.

Une habitante demande pourquoi le nord de Rosny est privilégié, alors que le sud est laissé de côté ; et s'interroge sur la création d'une station plus au sud de Rosny-Bois-Perrier.

Une habitante du quartier Boissière s'interroge sur la station Boissière 2 en particulier sur la question de l'accès à la station en termes d'élargissement des voies pour les piétons, d'expropriations.

Intervenant (STIF)

Cédric GENTON répond que le prolongement de la ligne 11 a été étudié jusqu'à la station RER E Rosny-sous-Bois en 2004 lors des études lancées par le Conseil Général de Seine-Saint-Denis. Le site de la station RER Rosny-sous-Bois est plus contraignant que celui de la station RER Rosny-Bois-Perrier. En effet, les difficultés relatives à l'implantation d'une base travaux y sont plus importantes. Par ailleurs, les opportunités au niveau urbain et pour le rabattement bus y sont moins nombreuses en raison d'un tissu urbain beaucoup plus dense. A Rosny-Bois-Perrier, la gare routière va permettre de valoriser l'arrivée du métro et de s'appuyer sur le réseau de bus. Dans le cas d'une arrivée à la station RER E Rosny-sous-Bois, la problématique de la création d'un nouvel atelier était très complexe et ne présentait qu'une seule opportunité de site, à Montreuil sur le secteur de la Boissière, un site éloigné du terminus. L'ensemble de ces éléments ont conduit le Stif à trancher en faveur du site de la station RER E Rosny-Bois-Perrier et à ne pas retenir celui de la station RER Rosny-sous-Bois lors du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales.
Les nouvelles stations sont soumises à la loi sur l'accessibilité : des ascenseurs seront installés, chaque quai disposera d'au moins une sortie intégralement mécanisée (escaliers mécaniques à la montée et à la descente). L'élargissement de la voirie et l'accessibilité piétonne sont traitées dans le cadre de la Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 avec les services techniques des Communes.

Public

Maurice FAY de l'AMUTC revient sur la question de la station Hôpital. Il souligne que la question de la temporalité est importante et la nécessité d'une une étude d'impact des bénéfices de la ligne 11 en cas de prolongement de la ligne 9 jusqu'à à Hôpital (gain de fréquentation) s'impose. Il remarque que la construction du du tunnel pour la ligne 9 peut se faire dans la foulée de celui de la ligne 11. Il note enfin que le tracé 2 permet le prolongement du métro à plus long terme.

Un habitant de Montmartre indique que la suppression du tramway, remplacé par le métro, a contribué au développement inconsidéré de la voiture en libérant

de l'espace en surface. Le projet ne s'est pas fait avant parce que ce projet est démagogique. Il est favorable au tramway plutôt qu'au métro.

Intervenant (Conseil Général Seine-Saint-Denis)
Corinne VALLS explique que le prolongement de la ligne 11 n'est pas seulement un projet de transport. Ce prolongement constitue également un des aspects de la dynamique de développement du territoire ; notamment, par le biais d'une requalification urbaine.

Intervenant (STIF)
Jean-François HELAS indique que du point de vue du transport le tramway n'est pas un mode « d'arrière garde ». Il explique que le STIF et la Région développent de nombreux projets de tramway. Il souligne que le transport ne s'aborde pas sous l'angle du mode mais sous celui du territoire à desservir, de son économie, de ses emplois, de sa densité et des trafics correspondants. A 7 000 voyageurs par heure et par sens, la ligne 11 serait saturée dès sa mise en service avec le mode tramway, le mode métro montre donc sa pertinence.
Concernant le « point mort » du projet, il indique que dans tous les cas, la construction d'une ligne de transport en commun nécessite 100% des investissements. A l'exploitation, les transports en commun sont déficitaires. D'un point de vue financier, il n'y a donc jamais de rentabilité. Mais au niveau de l'intérêt collectif, il faut voir tous les bénéfices : gains de temps, sécurité, environnement,… Il précise enfin que ces évaluations seront présentées dans le bilan socio-économique au moment de l'enquête publique.

3. Conclusion

Intervenant (Conseil Général Seine-Saint-Denis)
Corinne VALLS précise qu'il y a beaucoup de choses à dire sur cette concertation. Elle considère que les échanges lors du débat ont été de qualité. Cela est en partie dû à l'association des maires et aux habitants qui portent le projet. Elle rappelle que le cœur de la Seine-Saint-Denis doit faire face à un retard en transports lourds, les investissements sur le territoire sont donc nécessaires. Le prolongement de la ligne 11 a été inscrit comme prioritaire dans le Plan de mobilisation de la Région. Le portage politique va permettre de financer en priorité le prolongement. L'Etat doit apporter des financements complémentaires. Dans le même temps, elle se dit relativement confiante car la concertation a été constructive.

Intervenant (Région)
Djeneba KEITA remercie l'APPL11 et les habitants de leur implication pour ce projet. La Région n'a aucune préférence en faveur d'un tracé. La Région mène une réflexion sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Elle est soucieuse de la concertation et de la participation des habitants qui contribuent à enrichir les projets.



Le plan de mobilisation de la Région a été voté et est financé. L'ensemble des projets inscrits doivent permettre de créer un maillage global et cohérent. Pour la Région, le projet est prioritaire et le phasage n'est pas envisagé.

Intervenant (Etat)

Sébastien LIME salue la qualité des échanges. Dans chaque réunion, il y a eu une diversité de prise de parole. Il est rare d'avoir une telle quasi unanimité entre les autorités administratives, politiques et la population sur des projets aussi importants. Il est certain qu'elle a eu le temps de se construire. L'Etat accorde une grande importance à ce territoire. L'Etat et le STIF souhaitent investir sur ce territoire et compenser des handicaps créés par l'histoire. Le T1 irriguera la population ainsi que la Tangentielle Nord. L'Etat va être là pour achever le rattrapage de la Seine-Saint-Denis en matière de transport.
Le phasage tient aux capacités des financeurs à débloquer les fonds nécessaires. Si l'emprunt est trop coûteux, le phasage sera envisagé.
Il invite la population à se rendre au double débat public sur Arc Express et la Double Boucle du Grand Paris.

Intervenant (STIF)

Jean-François HELAS se félicite d'un débat riche, serein et intéressant dans un territoire de projets en commun. Il remarque que c'est une habitude sur ce territoire. Il en conclut l'ouverture d' une dynamique très positive pour la suite du projet et l'ébauche d'une « feuille de route » assez claire.
Enfin, il rappelle que les financeurs ont annoncé leur bonne volonté, mais remarque qu'il reste « un défi » : le temps. Il explique qu'il ne sera peut être pas possible de faire beaucoup mieux que ce qui a été annoncé, mais indique toutefois que le STIF s'y emploiera.
Jean-François HELAS remercie les présents et les participants à la concertation.

Intervenant (Garant)

Jean Pierre TIFFON explique que le STIF va rendre un bilan de la concertation prochainement. Il indique qu'il veillera avec le STIF à ce que la population reste informée des échéances et des décisions à venir.



Glossaire

APPL11 : Association pour la Promotion du Prolongement de la ligne 11

Arc Express : Projet de métro automatique de rocade (périphérie vers périphérie) en proche banlieue.

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

CPER : Contrat de Projets Etat/Région

CPRD : Contrat de Particulier Région/Département

DOCP : Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

Grand Huit : Projet de métro automatique de double rocade du Grand Paris en lointaine banlieue

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France

CONCERTATION SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 A L'EST

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

REUNION DE PROXIMITE DU 8 SEPTEMBRE 2010

AUX LILAS

Le 8 septembre, le STIF a organisé une rencontre de proximité afin de discuter du projet de prolongement de la ligne 11 avec les futurs usagers. Cette rencontre s'est déroulée sur le marché des Lilas de 9 heures à midi.

Etaient présents lors de cette rencontre :
STIF :
- Sandrine ARTIS
- Cédric GENTON
- Elodie LAMBERT
- Manon ROBIN

RATP :
- Benjamin CLAUSTRE
- Marie-Renée BUISSON

L'Etat
- Betrand BORY

Le Garant
- Jean-Pierre TIPHON

EGIS Conseil
- Céline BOIVIN

Esprit Public
- Marie DAMONGEOT

Lors de la rencontre, M Guiraud Maire des Lilas, Claude ERMOGENI son premier adjoint, la responsable du service cadre de vie et le service communication se sont mobilisés pour aller à la rencontre du public.

A noter, la présence de deux journalistes : une journaliste du Parisien et une journaliste de TVM-Est Parisien qui est venue faire un sujet filmé sur la rencontre de proximité.

Dispositif de communication

Des dossiers de concertation étaient à disposition du public.
7 panneaux d'exposition présentaient le projet et les tracés proposés.
Des flyers étaient à disposition du public.

Ces trois supports ont permis de répondre aux questions du public en s'appuyant sur des éléments concrets et visuels.
Les flyers ont été distribués aux personnes qui n'avaient pas le temps de s'arrêter sur le stand du STIF. Ces dernières pouvaient ainsi prendre connaissance des informations essentielles sur le projet, de l'adresse du site internet pour en apprendre d'avantage sur le prolongement et exprimer un avis. Elles avaient aussi un document récapitulant les dates des réunions publiques et des autres rencontres de proximité.

Nombre de personnes informées

Environ 250 flyers ont été distribués lors de la matinée.
Entre 80 et 120 personnes ont posé des questions ou se sont exprimées sur le projet lors de la matinée
42 avis ont été collectés dans l'urne.

Remarques entendues lors de la rencontre

- Ca fait trop longtemps qu'on attend le prolongement
- Est-ce que ce prolongement va enfin se faire ?
- Quand est-ce que ce sera mis en service ?
- 2019, c'est dans trop longtemps
- On souhaite un escalier mécanique ou un ascenseur à la station Mairie des Lilas.
- Si on phase le prolongement, est-ce que la mise en service sera plus rapide ?

Une personne s'étant longuement entretenue avec le garant, s'est prononcée contre le prolongement de la ligne 11. Elle estime que le prolongement va engendrer des flux de populations qu'elle juge néfastes. Cet avis a eu du mal à sortir, mais il semble qu'un certain nombre de personnes pense de la même façon, sans pour autant oser le dire.

Avis recueillis

Opportunité du projet	29
Stations actuelles	8
Tracés	7
Histoire du prolongement	4
Autres projets	3
Phasage	2
Exploitation	2
Station	1
Mise en service	1
Coût	1
TOTAL	**58**

Opportunité du projet : 29 avis
<u>27 en faveur du projet</u>
- projet nécessaire et urgent : 5 avis
- le prolongement va apporter du changement dans le quotidien des habitants : 2 avis
- accès aux équipements (centres commerciaux et hôpital) : 3 avis
- 17 avis non argumentés

<u>2 contre le prolongement</u>
- perte de chiffre d'affaire d'un commerçant:1
- avis non argumenté : 1

Stations actuelles : 8 avis
- escalators et ascenseur à la station Mairie des Lilas : 6 avis
- des travaux à faire sur les stations existantes : 1 avis
- Station Châtelet étouffante : 1 avis

Tracés : 7 avis
- favorable au tracé 2 : 3 avis
- favorable au tracé 1 : 2 avis dont un car ce tracé dessert plus de monde
- relier le tracé 1 et le tracé 2 pour créer une boucle : 1 avis
- favorable à un raccordement de la L11 prolongée avec la ligne 9

Histoire du prolongement : 4 avis
- On a beaucoup attendu ce prolongement : 3 avis
- On aurait pu prolonger avant : 1 avis
-Va-t-on vraiment avoir ce prolongement ? : 1 avis

Autres projets : 3 avis
- Création d'un site propre bus entre Les Lilas et Romainville : 1 avis
- Amélioration du réseau de bus en attendant le prolongement : 1 avis
- Remplacer les « grands bus » par des « petits bus » : 1 avis

Phasage : 2 avis en faveur d'un phasage
- pour le phasage à Hôpital : 1 avis
- pour le phasage sans argument exprimé : 1 avis

Exploitation : 2 avis
- Fréquence minimale à un train toutes les 4 minutes : 1 avis
- Passer à 5 rames avec intercirculation : 1 avis

Station : 1 avis
Une personne signale que les stations Boissière 1 et 2 sont très proches et que la station Boissière 2 n'est donc pas discriminante pour le tracé 2.

Mise en service : 1 avis
Une personne signale que la mise en service lui semble trop lointaine.

Coût : 1 avis
Une personne estime que le prolongement est trop couteux par rapport aux bénéfices que le territoire va en retirer.

CONCERTATION SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 A L'EST

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

REUNION DE PROXIMITE DU 27 SEPTEMBRE 2010

A NOISY-LE-SEC, QUARTIER DU LONDEAU

Le 27 septembre, le STIF a organisé une rencontre de proximité afin de discuter du projet de prolongement de la ligne 11 avec les futurs usagers. Cette rencontre s'est déroulée au centre social du Londeau de 14h30 à 17h.

Etaient présents lors de cette rencontre :
STIF :
- Jean-François HELAS
- Sandrine ARTIS
- Cédric GENTON
- Elodie LAMBERT
- Manon ROBIN

RATP :
- Benjamin CLAUSTRE
- Sébastien DUCLOS

Le Garant
- Jean-Pierre TIPHON

EGIS Conseil
- Erick LUCAT

Esprit Public
- Marie DAMONGEOT

Mme la maire de NOISY le Sec, Mme Alda Pereira-Lemaitre, s'est rendue avec son équipe sur le lieu de l'exposition à la rencontre des habitants et du maître d'ouvrage. Les chargés de projet ANRU Londeau étaient également présents à cette rencontre de proximité.

Dispositif de communication

7 panneaux d'exposition présentaient le projet et les tracés proposés dans l'annexe du centre social.
Des dossiers de concertation ainsi que des flyers étaient à disposition du public.

Ces trois supports ont permis d'informer et de répondre aux questions du public en s'appuyant sur des éléments concrets et visuels.
Les flyers ont été distribués devant l'entrée de l'immeuble aux personnes qui n'avaient pas le temps de s'arrêter à l'exposition du STIF. Ces dernières pouvaient ainsi prendre connaissance des informations essentielles sur le projet, de l'adresse du site internet pour en apprendre d'avantage sur le prolongement et exprimer un avis. Elles avaient aussi un document récapitulant les dates des réunions publiques et des autres rencontres de proximité.

Nombre de personnes informées

Plus de 40 personnes ont été directement informées par la maîtrise d'ouvrage et les partenaires.
32 avis ont été collectés dans l'urne.
Une centaine de flyers a été distribuée.

Remarques entendues lors de la rencontre

Les personnes rencontrées sont surprises par ce projet qu'elles ne connaissaient pas. Une fois présenté, elles y sont en grande majorité très favorables.
Le tracé 2 emporte leurs faveurs.
Une personne a posé la question des délais et a trouvé l'échéance de réalisation assez lointaine.

« Ballade urbaine »

Une visite sur le site de la future station DOMUS a été réalisée en présence des responsables du STIF, du garant, des chargés de projet ANRU Londeau et d'habitants impactés directement par le tracé sur ce secteur. L'intégration du viaduc a ainsi pu être mieux appréhendée. Le

retour a été chronométré avec un temps de marche de 8 mn entre la future station Domus et le centre du quartier du Londeau. Cette marche a aussi démontré la nécessité d'un cheminement piétonnier de qualité entre le Londeau et la future station DOMUS avec entre autre l'éclairage du passage sous la trémie.

Avis recueillis

Opportunité du projet	20
Tracé	15
TOTAL	**35**

Opportunité du projet : 20 avis
20 en faveur du projet
- favorable au projet : 18 avis non argumentés
- désenclavement et accès aux équipements (centres commerciaux et hôpital) : 2 avis

Tracés : 15 avis
- favorable au tracé 2 : 15 avis

Conclusion

L'information n'était pas arrivée jusqu'à la population du Londeau : peu de monde savait que la concertation pour le prolongement de la ligne 11 était en cours, malgré la parution de deux articles d'information en juillet et septembre dans le journal municipal de Noisy, ICI NOISY.
Sans surprise, la population est favorable au prolongement du métro. Elle a une préférence pour le tracé 2 qui améliore la desserte du quartier et passe plus près.

Le résultat de cette rencontre pourra faire l'objet d'un retour d'expérience sur la concertation en milieu défavorisé.

CONCERTATION SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 A L'EST

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

REUNION DE PROXIMITE DU 1 OCTOBRE 2010

A MONTREUIL

Le 1er octobre, le STIF a organisé une rencontre de proximité afin de discuter du projet de prolongement de la ligne 11 avec les futurs usagers. Cette rencontre s'est déroulée sur le marché Fabien à Montreuil de 11h à 14h.

Etaient présents lors de cette rencontre :
STIF :
- Cédric GENTON
- Elodie LAMBERT

RATP :
- Sébastien DUCLOS

L'Etat
- Bertrand BORY

Le Garant
- Jean-Pierre TIPHON

Esprit Public
- Marie DAMONGEOT

Ville de Montreuil
- Fabienne VANSTEENKISTE 7ème adjointe : Déléguée à l'Espace public et aux Déplacements

AMUTC :
- quelques représentants dont le Président de l'Association

Dispositif de communication

Des dossiers de concertation étaient à disposition du public.
7 panneaux d'exposition présentaient le projet et les tracés proposés.

Des flyers étaient à disposition du public.

Ces trois supports ont permis de répondre aux questions du public en s'appuyant sur des éléments concrets et visuels.
Les flyers ont été distribués aux personnes qui n'avaient pas le temps de s'arrêter sur le stand du STIF. Ces dernières pouvaient ainsi prendre connaissance des informations essentielles sur le projet, de l'adresse du site internet pour en apprendre d'avantage sur le prolongement et exprimer un avis. Elles avaient aussi un document récapitulant les dates des réunions publiques et des autres rencontres de proximité.

Nombre de personnes informées

50 à 75 personnes rencontrées
150 flyers distribués
20 avis ont été collectés dans l'urne.

Remarques entendues lors de la rencontre

- Calendrier du projet : "c'est quand ?"
- Crédibilité du projet : "c'est sur que ça va se faire ?" "On l'attend depuis tellement longtemps"
- Position de la station Boissière par rapport au boulevard Boissière
- Accessibilité des futures stations
- Réorganisation du réseau de surface

Avis recueillis

Opportunité du projet	19
Tracé	4
Autres projets de transports	3
Stations	1
Exploitation	1
Mise en service	1
Effets du prolongement	1
TOTAL	**30**

Opportunité du projet: 19 avis

19 avis favorable au prolongement dont :
- 2 pour l'accès aux centres commerciaux
- 1 pour le désenclavement
- 1 pour les changements apportés au quotidien

15 avis ne sont pas argumentés.

Tracé: 4 avis
4 avis favorables au tracé 2.

Autres projets de transports: 3 avis
3 avis sur le prolongement de la ligne 9.
La ligne 9 est perçue comme complémentaire à la ligne 11. Son prolongement contribuerait au maillage du territoire.

Stations: 1 avis
1 avis se prononce en faveur de la station Boissière 1, sans toutefois préciser en faveur de quel tracé est-il.

Exploitation: 1 avis
1 avis est pour le matériel roulant fer. Un MR fer serait moins consommateur d'énergie et permettrait de réduire les coûts d'exploitation.

Mise en service: 1 avis
1 avis juge la mise en service trop lointaine.

Effets du prolongement: 1 avis
1 avis craint que le prolongement de la ligne 11 ne conduise à sa saturation. Pour limiter cela, il faut selon lui prolonger la ligne 9 rapidement.

Conclusion

Les personnes rencontrées semblent être en faveur du tracé 2, mais les émergences de la station Boissière 2 soulèvent des questionnements. Le sentiment d'attente est d'autant plus vif que ce secteur souhaite le prolongement de la ligne 11 et celui de la ligne 9.

CINQUIÈME PARTIE

PRESSE

Annexe n°19 : Articles, communiqués, journaux municipaux, Lettres du Maire 373

VEILLE PRESSE

Journaux et sites municipaux, département et région

> Les lilas
InfosLilas
www.ville-leslilas.fr/

> Montreuil
Tous Montreuil
www.montreuil.fr/

> Romainville
Le Magazine
www.ville-romainville.fr/

> Noisy-le-Sec
Ici Noisy
www.noisylesec.fr/

> Rosny-sous-Bois
Rosny Magazine
www.mairie-rosny-sous-bois.fr/

> Conseil général de Seine-Saint-Denis
Seinesaintdenis.fr

> Région Île-de-France
Île-de-France

Le maire, les maires-adjoints et les conseillers municipaux délégués







Sur rendez-vous au 01 49 15 55 00



Philippe Guglielmi
Conseiller régional
Président de l'Arès

Sur rendez-vous au
01 49 15 55 13
01 69 85 92 22



Elisabeth Guigou
Députée

Sur rendez-vous au
01 40 63 04 57

Conseil municipal DU 30 JUIN 2010 : DÉLIBÉRATIONS

Finances

▮ Transfert des contrats concernant l'assainissement à la Communauté d'Agglomération.
16 pour, 2 abstentions (UMP, Personnalité), 4 élus ont refusé de prendre part au vote (Comité citoyen, PCF)

▮ Rapport d'utilisation 2009 de la Dotation de Solidarité Urbaine et de cohésion sociale et du fonds de solidarité des communes de la région Ile-de-France.
27 pour, 6 abstentions (PCF, LO, Comité citoyen, Personnalité), 1 contre (UMP),

▮ Décision Modificative n°2, budget Ville.
27 pour, 7 abstentions (PCF, LO, UMP, Comité citoyen, Personnalité)

▮ Garanties d'emprunts accordées à l'OPH de Romainville.
A l'unanimité des présents

▮ Demande de conventions d'aides financières pour les opérations « Avenue du Dr Rosenfeld » et « Anru – quartier Marcel Cachin ».
A l'unanimité des présents

Direction générale

▮ Avenant n° 2 à la convention constitutive du GIP « Territoire de l'Ourcq » sur les nouveaux adhérents.
A l'unanimité des présents

▮ Demande de subvention au Fonds social européen pour les années 2010-2011-2012 pour le projet : Faciliter l'accès à l'autonomie et à l'insertion professionnelle des jeunes 14-25 ans en déscolarisation.
A l'unanimité des présents

▮ Concertation publique avec les habitants en vue du prolongement de la ligne 1 du métro.
A l'unanimité des présents

▮ Participation financière de la Ville au GIP « Territoire de l'Ourcq »
A l'unanimité des présents

Aménagement

▮ Modification n°2 du PLU – approbation.
30 pour, 4 abstentions.

▮ Cession du lot B issue de la parcelle AM 69 située 20, rue des Ormes.
A l'unanimité des présents

▮ Déclassement de la parcelle AC 339 sise 29, rue Jean Jaurès.
A l'unanimité des présents

▮ Avenant à la convention Ville Etablissement public foncier d'Ile-de-France
A l'unanimité des présents

▮ Déclassement de la parcelle 110, sise Paul Vaillant-Couturier.
A l'unanimité des présents

▮ Déclassement de la parcelle 106, sise Paul Vaillant-Couturier.
A l'unanimité des présents

▮ Declassement de la parcelle N 39 lot A – Atelier et Restaurant Communaux.
A l'unanimité des présents

▮ Déclassement terrain sise « La Haute Vuitte » sur la commune de Vaily sur Aisne – étang de Vaily- cadastré B 153 et B 156.
30 pour, 3 contre (PCF), 1 abstention (Personnalité)

▮ Contrat régional – dépôt d'un dossier de demande de subvention.
A l'unanimité des présents

▮ Groupe scolaire Paul Vaillant-Couturier – désignation du Lauréat du concours de maîtrise d'œuvre.
A l'unanimité des présents

Techniques

▮ Adhésion au SIPPEREC « Développement des énergies renouvelables » communes de Saint mandé, le Blanc Mesnil, Marolles en Brie, Etampes, Pierrefitte sur Seine et « Réseaux Urabins de communication électronique et service de communication audiovisuelle » de la Communauté de communes du Plateau Briard.
A l'unanimité des présents

Ressources humaines

▮ Transformation de postes et modification du tableau des effectifs.
A l'unanimité des présents

CCAS

▮ Demande de concours auprès du Fond social européen pour le Conseil général de la Seine-Saint-Denis dans le cadre du cofinancement de l'activité du service insertion RSA pour les années 2010 et 2011.
A l'unanimité des présents

Sport

▮ Subvention exceptionnelle formation
A l'unanimité des présents

▮ Subvention exceptionnelle au tennis club de Romainville.
A l'unanimité des présents

Culture

▮ Demande de subvention au Ministère de la culture pour le fonctionnement du Conservatoire à rayonnement départemental de Romainville.
A l'unanimité des présents

Prochain conseil municipal
Mercredi 22 septembre à 19h30
Salon d'honneur de l'Hôtel de Ville

Agenda municipal

Le 5 juillet
Rencontre avec la caisse des dépôts et Diocotech.

Les 5 et 6 juillet
Visite du chantier de l'A65 à Pau

Le 8 juillet
▮ Commission permanente du Conseil général
▮ Réunion publique sur l'avancement du projet du prolongement de la ligne 1 du métro.

Le 9 juillet
▮ Comité de pilotage sur le projet d'aménagement de l'axe RN3
▮ Présentation du projet de l'espace public de la Zac Jean Lemoine.

Le 20 juillet
Rencontre avec la nouvelle directrice de l'enseigne locale de la Poste



Etat civil
Du 1er au 30 juin 2010

Bonjour les bébés

Vehdi ZEMMOURI, Ange PABULA, Neja OUALHA, Cédric NOUBISSI KONTCHOU, Gaetan TOMBO, Noam RAMEAU, Maëlys DAVID, Liam SCHAFFER, Marie EL AKARI, Wassim KAMOUN, Ilies AZOU, Daniel GOMES Ville ÉVERAT.

Ils s'aiment

Pierre LE GUYDY et Michèle DARMON Jonathan COHEN et Amael SITBON, Gildas LE GOFF et Domenique PIGIER, Wely ANNOLYSSE et Rose MORNEY, Essem JEROUI et Nely DECAMPS, Brahim EL ABASSI et Khadija MAADOUR, Yann SARAUA et Jordana MEGUIDECHE, Guy GIRY et Françoise CHEPIN, Franck NZAOU et Maika HALIAU, Mohamed IDHAMOU et Alexandra BRASSE, Pascal DOUKHAN et Céline KLARMAN, Germain ELOCINY et Sophie DE CHAVIGNY, Alexandre GERMAIN et Estelle SANTO.

Baptêmes

Mylane VAQUET, Eva DAVID, Lucas SAURY-VERDU, Mylène Jordan, Steven et Jamel LANGLET, Katarina GERMAIN.

Ils nous ont quittés

Jacqueline CAUSSÉ, veuve BRACHET, 80 ans, Gisèle CORNET, épouse BERTIN, 85 ans, Simone PASCALIS, veuve REMY, 85 ans, Odette LACAM, 56 ans, Raymond BREUGNOT, 76 ans, Ichous NATAF, 87 ans, Nicolas STELLACCIO, veuve ROMANELLI, 79 ans, Claude CHEVALIER, 76 ans, Josée COTEZ, 56 ans, Colette WYSSET, veuve HARDER, 75 ans, Huguette MINY, veuve RUBINO VEGA, 85 ans, Jacques BARA, 81 ans, Geneviève HANY, 72 ans, Sabine AUTIER, 56 ans, Mohammed SEFTAHER, 91 ans, Marie FOUCALD, veuve KABOURA, 92 ans, Mathe BLANCHARD veuve BOEUF, 88 ans, Germaine GARNIER, veuve MENUCH, 88 ans, Jean – Claude BARON, 73 ans, André ZERBIB, 71 ans, Jacques FORT, 82 ans, Nour KANTAOUN, 56 ans.

ATELIER URBAIN

Pas de congés pour la réflexion

L'atelier urbain du 22 juin rassemblait enseignants et parents d'élèves scolarisés dans les écoles Péri et Paul Vaillant-Couturier amenées à connaître de grands bouleversements.

Le projet de rénovation urbaine du quartier Marcel Cachin regroupe de nombreux autres programmes immobilier à Romainville. Au côté de l'aménagement de la place des commerces, du gymnase Verdun, le projet de la construction du nouveau groupe scolaire Péri-Paul Vaillant Couturier contribue lui aussi à améliorer le cadre de vie des romainvillois tout en modernisant l'organisation urbaine de la ville. Ce projet concernant les 426 élèves des deux écoles et retenu le 18 juin par un jury composé d'élus, de représentants des services de la Ville, de l'inspecteur de l'Education nationale, des architectes, des directeurs des deux écoles – Péri et Paul Vaillant Couturier – et de parents d'élèves, a séduit l'assemblée présente.

Une école du troisième millénaire

Dans cette optique le projet propose un bâtiment présentant le même type de façade que certains bâtiments municipaux comme le Palais des fêtes, le Centre Chaucot ou le mur du cimetière communal. Cet effort sur l'identité visuelle du projet, qui vient dès lors se couler dans la continuité du bâti existant, est un gage de la « symbiose urbaine » préconisée dans les projets d'aménagement mis en œuvre par la Ville. Les 20 classes (trois de plus qu'actuellement) se répartiront dans un bâtiment en front de l'avenue Paul Vaillant Couturier à deux étages, accessible aux personnes à mobilité réduite, d'un accueil en rez-de-chaussée permettant un accès direct au préau et au restaurant scolaire.

A l'intérieur une double salle informatique utilisable pendant tous les temps scolaires et périscolaires. L'usage numérique, proposition de la municipalité doit répondre au confort que tout élève de cette décennie est en droit d'attendre de l'offre scolaire publique.

Il en est de même pour les cours de récréation, sujets de propositions et suggestions de la part de l'assemblée : des espaces devront être équipés de mobilier, de jeux ou de bancs par exemple, afin de bien différencier les espaces.

Ces propositions transmises à la municipalité seront soumises aux concepteurs du projet, en vue d'une nouvelle rencontre d'ici le mois d'octobre 2010 avec les riverains et futurs usagers du groupe scolaire.

Respectueux de l'environnement visuel, multifonctionnel et venant en complément des équipements prévus ou existant dans le quartier, le groupe scolaire Péri/PVC ambitionne, outre sa proximité avec l'espace sportif Balpit, de donner aux jeunes romainvillois et aux équipes pédagogiques l'occasion de pratiquer toute la ville selon leurs besoins.

Développement global du territoire

La profonde mutation que connaît Romainville est du dû par l'ambition de mettre en cohérence l'ensemble des composantes de son territoire. Le projet de construction d'un nouveau groupe scolaire Péri/PVC s'inscrit dans une démarche globale de développement du centre-ville de Romainville en parallèle du projet d'implantation du Monoprix. En complément du Projet de Rénovation Urbaine du Quartier Marcel Cachin, de l'aménagement de la Place des commerces et du gymnase Verdun, ce nouveau projet vient donner à ses habitants les moyens de vivre au quotidien le Projet de Ville dessiné par la municipalité et aux enfants les moyens de la réussite éducative.

La Base de Plein Air et de Loisirs de la Corniche des forts, le prolongement de la ligne de métro 11 et l'arrivée du Tramway T1 Place Carnot, contribuent ainsi de créer un véritable cœur de ville à Romainville.



La future façade du complexe scolaire regroupant les groupes scolaires Paul Vaillant-Couturier et Gabriel Péri, avec vue sur la rue Paul Vaillant-Couturier et l'avenue du Général de Gaulle à droite de l'image.

HABITAT

La rénovation urbaine : atout prix

Les enjeux de l'insertion urbaine, la démarche de fabrication et d'aménagement durable du territoire, définis à Romainville ont été mis à l'honneur par le Conseil général de Seine-Saint-Denis.

Être ensemble mais conserver sa liberté et son autonomie : idée maîtresse de l'élaboration d'un complexe adapté à de nombreuses situations. C'est cette ligne de pensée qui anime l'opération de rénovation urbaine concernant la Rue de la Résistance. Elle a été récompensée dans le cadre du concours « les clés de l'habitat social durable en Seine-Saint-Denis » lors des journées des assises de l'habitat tenues le 18 juin dernier au Conseil général.

Urbanisme et écologie : pour une ville durable

Ce prix décerné dans la catégorie « projets de constructions » vient récompenser l'ensemble de la démarche d'urbanisme durable portée par l'office public de l'habitat (OPH) et la Ville de Romainville pour ce projet de renouvellement urbain. Ce concours lancé auprès des collectivités locales et maîtres d'ouvrage des projets de rénovation urbaine, permet, outre de primer les projets, de repérer et diffuser les savoir-faires ainsi que les bonnes pratiques en matière de développement durable. Il s'agissait de démontrer leur faisabilité et de « faire la preuve par l'exemple » ; de rendre visible les avancées et valoriser les démarches des précurseurs ; de créer un réseau d'échanges afin d'amplifier les dynamiques innovantes de terrain et progresser dans ce domaine. La rénovation du quartier s'accompagne de la mise en œuvre de solutions énergétiques novatrices, performantes, associées à des énergies renouvelables, prenant en compte les impacts environnementaux et la recherche d'une qualité de vie durable pour les habitants. Le choix des matériaux, les systèmes de récupération des eaux de pluie, l'acoustique intérieure et la réflexion sur les moyens de réduire les dépenses énergétiques... toutes ces normes de constructions répondent tout autant à l'urgence environnementale qu'à une urgence sociale réelle : réduire les charges locatives en pensant une meilleure utilisation des éléments de construction et une nouvelle répartition des énergies.

Environnement et préoccupation sociales : pour un « mode de ville » tenable

Ainsi, la construction de 68 logements, proposé divers types d'habitations : des grandes surfaces adaptées à des compositions familiales évolutives ou de plus petits appartements. Chacun d'eux disposés autour de jardins collectifs, bénéficient selon qu'ils sont disposés au rez-de-chaussée, du balcons, jardins privatifs. Etroitement associés au projet, les habitants seront tout au long du développement du projet, de véritables co-constructeurs de leur quartier. Au cours des ateliers urbains et des réunions d'information, ils participent aux actions élaborées par la ville, le but de ces expériences qui se révèlent positives, étant de préserver et moderniser les repères dans la ville, d'impulser le lien social et de pousser vers une proximité en proposant une offre de logements diversifiés tant en termes de taille que du moyens de financement. La force du projet romainvillois réside dans cette ambition, réussie, de répondre au mieux à toutes les attentes des locataires. Destinée au relogement des ménages du quartier Cachin, cette étape de relogement vient s'inscrire dans un parcours résidentiel : la multiplication des moments de vie familiale transforme le parcours classique du logement de la location à la propriété qui demeure un souhait réel pour la majorité des habitants. Souplesse, adaptabilité et ouverture sont attachés au projet romainvillois. Les attentes et les besoins des ménages sont recensés et examinés lors d'entretiens individuels. Choix des couleurs, du carrelage, des peintures, accompagnement des futurs locataires... tout une gamme d'outil dont se sert l'OPH pour accompagner au mieux le relogement.

Ces souhaits sont ensuite intégrés au dossier de consultation des équipes de maîtrise d'œuvre retenues pour mener à bien le projet. Les projets sont évalués par l'OPH suivant un ensemble de critères dont celui, primordial, de la capacité à répondre aux besoins effectifs des habitants. Ce fut le cas dans la rue Saint-Germain. Ce sera le cas pour toutes les opérations de renouvellement urbain du même acabit.



375

Tous Montreuil _ N° 39 du 20 juillet au 13 sept. 2010

Le 21 juin, Dominique Voynet rencontrait les travailleurs en grève de Manpower.

tanie, du Sénégal ou de Turquie. Ils revendiquent « *le droit à la régularisation, pour ne plus avoir peur de sortir de chez nous* », précise Mamadou. La plupart sont entamé leur première négociation le 24 novembre 2009. Le 18 juin, après une réunion avec le ministère du Travail, les syndicats assuraient que les sans-papiers ayant une promesse d'embauche seraient régularisés. « *Nous espérons remplir nos dossiers de régularisation dans le courant du mois de juillet* », ajoute Mamadou. Tous répondent aux critères exigés par le ministère de l'Immigration, à savoir un temps de résidence supérieur à cinq ans et au moins douze mois de travail sur le sol français.

Des aides et des collectes

Entre-temps, pour assurer la survie, les sans-papiers ont organisé des collectes. Depuis le mois de mars, un comité s'est organisé pour soutenir leur cause. Objectif : organiser de grandes collectes dans les vide-greniers, les brocantes ou les festivals. « *Nous avons aussi fait en sorte qu'ils puissent s'inscrire à la bibliothèque pour se cultiver, se détendre et qu'une séance de cinéma soit organisée pour les soutenir* », indique Antoinette Lorenzi, membre du comité.
Le 21 juin dernier, Dominique Voynet les a rencontrés en mairie pour les écouter et les assurer du soutien de la municipalité. Lors d'une réunion avec les membres du comité de soutien, les « Manpower » se sont vu promettre une aide financière complémentaire. Une nouvelle réunion devrait avoir lieu en septembre pour faire un point sur la situation et établir un suivi personnalisé de leurs dossiers. ●

Marc Mechenoua

Hauts de Montreuil

Petit déjeuner avec les entreprises

Au total, 250 000 mètres carrés d'activités sont inscrits au projet de développement urbain qui va accompagner l'arrivée du tramway T1 et le prolongement de la ligne 11. Pour en parler, les services développement économique et urbanisme de la Ville et le conseil économique et social organisaient, le jeudi 17 juin, un petit déjeuner avec les entreprises.



Devrons-nous partir ? C'est l'une des questions posées par les entreprises du Haut-Montreuil. Alors que la concertation se poursuit avec les habitants, ce rendez-vous avait pour objectif de présenter les grands principes de l'écoquartier et d'associer à sa conception les acteurs économiques locaux. « *Il n'est pas question de demander aux entreprises de partir, mais de travailler avec elles et de faire venir de nouvelles activités* », a expliqué Florence Fréry, Adjointe à la Maire chargée du développement économique, annonçant la recherche de partenariat pour la création des filières d'activité culturelle et d'écoactivité. Un écopôle déchet devrait notamment naître de la relocalisation du quai de traitement Sita et de la déchetterie municipale.

Les questions ont porté principalement sur la mobilité pendant et après les travaux. Plusieurs entreprises demandent que soit prise en compte la circulation des semi-remorques qui doivent accéder à leurs locaux. Quant à l'A186, qui sera transformée en avenue accueillant le tramway, il a été confirmé qu'elle resterait bien une voie de circulation pour les véhicules. De nouvelles liaisons entre le Haut et le Bas-Montreuil seront aussi créées avec la réouverture des rues en impasse sur le tracé de l'actuelle A186. Quant au calendrier fin à court et moyen terme demandé par certains invités, il n'a pu être donné à ce stade d'avancement du projet. Il devrait se préciser au fil des rendez-vous.●

On en reparlera à la rentrée

Plusieurs sujets ont donné lieu à des projets de débat.

Sur le prolongement de la ligne 11

La délibération portant sur les modalités de concertation préalable au prolongement de cette ligne a souligné la nécessité de conduire une concertation de qualité avec les associations d'usagers, avec visite *in situ* des deux stations de métro qui mettront les quartiers Boissière et Ramenas à moins d'une demi-heure du centre de Paris. Une réunion est prévue, à l'initiative du Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France), le 21 septembre à la maternelle Casanova, et un stand sera installé sur le marché Fabien. Pour Gaylord Le Chéquer (Gauche unie et citoyenne), « *même si la concertation relève du Stif, il aurait été intéressant que le conseil municipal soit saisi au plan concret. Un débat pourrait être conduit sur la qualité de la concertation qui pourrait être municipale* ».
Proposition retenue par Dominique Voynet, qui a évoqué aussi


Patrick Petitjean

la possibilité de concourir à l'appel à projets de Paris Métropole, tandis que Patrick Petitjean rappelait que ce sujet serait aussi discuté dans le cadre de la concertation sur les Hauts de Montreuil.

Sur la restauration scolaire

La municipalité a élargi l'an dernier les critères d'accès à la cantine pour les enfants dont les parents sont en recherche d'emploi : c'est une des raisons pour lesquelles le nombre de repas servis quotidiennement est passé de 5 300 à 6 400 chaque jour, portant le coût de la prestation annuelle à 3,2 millions d'euros. C'était l'objet d'une délibération de ce conseil.


Dominique Attia

L'occasion, pour Dominique Attia (Groupe communiste) de déplorer la décision prise en 1991 sous l'ancienne municipalité, de privatiser la restauration scolaire, et de demander que soit examinée la possibilité d'un retour à une gestion publique de la restauration, « *acte significatif quand on se prononce pour le retour à une gestion publique de l'eau et qu'on s'engage sur le service public postal. Ce serait poser un acte d'une gestion locale progressiste pour le service public* ».
Dominique Voynet a indiqué que sur le principe, « *la municipalité n'était pas contre, mais le retour en service public de la restauration représente forcément un travail de longue haleine, car en raison des mauvaises décisions antérieures il n'y a plus de cuisine municipale. Nous agissons donc pour mutualiser et partager en réseau les dispositifs existants, y compris pour le personnel, avec le siège de la CGT, l'hôpital intercommunal, certaines entreprises...* »


Dominique Voynet

Sur la politique sportive de la Ville

Une délibération proposait à l'approbation des élus des subventions exceptionnelles à plusieurs associations sportives en raison de leurs très bons résultats sportifs. Frédéric Molossi (Groupe socialiste) s'est interrogé à cette occasion sur ces critères d'attribution, invitant, au-delà de cette délibération, à « *un moment en séance publique sur politique sportive de la Ville et le lien entre sections relevant du sport d'élite avec celles qui favorisent un sport de masse* ».
Proposition retenue par Anne-Marie Heugas. Adjointe à la Maire en charge du sport, qui a rappelé les performances exceptionnelles en athlétisme et en judo à Montreuil, certains sportifs étant susceptibles d'être sélectionnés aux Jeux olympiques : « *Les clubs en question proposent un modèle de sport "loisir" dont ils dégagent l'élite. Mais une réflexion commune est évidemment nécessaire sur l'accompagnement de ces sportifs de haut niveau qui constituent un vrai modèle pour les jeunes.* »


Frédéric Molossi


Anne-Marie Heugas

Sur la politique de la jeunesse

Présentant l'élargissement du dispositif local d'aide au Bafa (Brevet d'aptitude aux fonctions d'animateur) qui permet aux jeunes de suivre une formation qualifiante pour encadrer des enfants en centre de loisirs ou de vacances, et la grille des tarifs, Hafid Bendada, Adjoint à la Maire, a rappelé l'engagement de la municipalité en faveur de l'autonomie des jeunes, invitant l'ensemble des élus et des habitants à un grand débat dans la suite des Assises de la Jeunesse. ●

Deux sujets plus controversés

Taxe sur la voirie

La délibération n° 55 sur l'instauration d'une taxe sur la voirie et les réseaux lors des travaux, a été l'occasion pour les élus de l'opposition de dénoncer avec Gaylord Le Chéquer « *la double peine* » pour les propriétaires. Dominique Voynet a insisté sur le fait qu'il n'était pas scandaleux de faire que les promoteurs qui utilisent la voirie et occasionnent parfois des nuisances sur plusieurs mois soient mis à contribution. La délibération a été adoptée à la majorité de 35 voix, dont les élus du Groupe communiste, tandis que les élus de Renouveau socialiste à Montreuil s'abstenaient.


Gaylord Le Chéquer

Ateliers de pratiques artistiques et de loisirs

L'augmentation faible de ces tarifs de l'ordre de 1,5 % est l'occasion pour Manuel Martinez d'alerter la municipalité sur l'impossibilité d'après lui, pour certains habitants, de se restreindre à ces ateliers au motif « *qu'ils seraient inscrits depuis plus de quatre ans* ». En effet, Catherine Pilon a rappelé que, « *sans nuire aux personnes déjà inscrites, il était important aussi qu'on puisse parvenir à une certaine rotation* ». ●


Manuel Martinez

des Tacos

Alain Calès



au cimetière quand on vient de perdre son mari, cela peut être une nécessité".
Pour Dominique Voynet, « *en dépit des efforts effectués, trop peu de progrès ont été faits sur la régulation des appels et le covoiturage. Il faudra revoir la question du transport des personnes à mobilité réduite afin de mettre en cohérence l'offre, les horaires, les tarifs, etc. En période de crise, un examen s'impose entre coût et service rendu. Car il s'agit de l'argent des Montreuillois. Il importe en outre de travailler le sujet dans le cadre de l'intercommunalité* ». ◆

Vidéo et comptes rendus sur www.montreuil.fr et sur le site de Tvm, www.tvmestparisien.tv

Prochain conseil municipal le 23 septembre 2010 à 19 heures, salle des fêtes de l'hôtel de ville.

Au conseil municipal

*LORS DES SÉANCES DES **JEUDIS 27 MAI ET 24 JUIN**, LES ÉLUS ONT EXAMINÉ LES POINTS SUIVANTS.*



FINANCES

Comptes de gestion et comptes administratifs budget principal et budget assainissement 2009

Demande de subvention au conseil régional dans le cadre de la numérisation du matériel de radiologie au CMS

RESSOURCES HUMAINES

Modification du tableau des effectifs au 31 mars 2010

Conventions avec : la communauté d'agglomération pour la mise à disposition des services nécessaires au bon fonctionnement de la compétence « assainissement » ; le centre interdépartemental de gestion (CIG) de la petite couronne, pour l'adhésion à son service social du travail ; le CCAS pour la mise à disposition de personnel, de locaux et de moyens matériels ; l'association Noisy Culture pour la mise à disposition de moyens humains, dans le cadre de la gestion du Théâtre des Bergeries

URBANISME

Cessions de biens communaux :

- 51 rue Vaillant-Couturier, à la société « Les nouveaux constructeurs »
- 198-210 rue de Brément, à la société Logirep
- 3 bis, 9, 11 et 11 bis rue de la Fraternité ainsi que 74 bis et 78 boulevard Michelet (substitution de la « SCI Fraternité-Michelet à Noisy-le-Sec » à la société Sepimo)

MARCHÉS PUBLICS

Signature de marchés pour : la surveillance des ouvrages d'assainissement (diagnostic des réseaux communaux et conformité des réseaux d'évacuation privatifs) ; la réalisation des travaux au groupe scolaire Rimbaud-Apollinaire

Avenant au marché pour la fourniture de combustible et l'exploitation des installations de chauffage des bâtiments communaux

POPULATION

Bourses de soutien à l'initiative 2010 pour les 18-25 ans

Convention pour la réservation de 10 places dans un projet de crèche villes-entreprises à statut coopératif et à but non-lucratif (création prévue au 2e semestre 2011)

DIVERS

Convention avec l'association « Initiative Emploi » et versement d'une subvention

Question orale sur les demandes des associations musulmanes pour disposer d'un lieu afin d'exercer leur culte dans des conditions dignes

FINANCES

Dissolution de la caisse des écoles (délibération annulant et remplaçant celle du 25 juin 2009)

Rapport sur les actions financées en 2009 par le Fonds de solidarité des communes de la Région

Attribution des subventions 2010 aux associations

AMÉNAGEMENT

Modalités de concertation autour du projet de prolongement de la ligne 11 du métro

Avenant n° 2 relatif aux droits et obligations des nouveaux membres du groupement d'intérêt public « Territoires de l'Ourcq »

Tarifs des places sur le marché des Découvertes, applicables au 1er septembre 2010

RESSOURCES HUMAINES

Institution d'une indemnité de suivi et d'orientation des élèves pour les agents relevant de certains cadres d'emplois

Modification du tableau des effectifs saisonniers (été 2010)

MARCHÉS PUBLICS

Accord cadre relatif à l'entretien et à l'amélioration de l'éclairage public, des bâtiments communaux et de la signalisation tricolore

Procédure adaptée pour l'achat, la location et la création de bâtiments modulaires (écoles Rimbaud, Apollinaire, Renoir, D'Estienne-d'Orves, Petit Prince)

Bilans 2009 des délégations de service public relatives : à la collecte, au transport et au traitement des déchets industriels banals ; à l'exploitation du marché des Découvertes

DIVERS

Rapport 2009 sur les Zones urbaines sensibles

Renouvellement de la convention d'intérêt général avec le club de football de l'Olympique Noisy-le-Sec

Demandes de subventions de fonctionnement pour La Galerie auprès de la Direction régionale des Affaires culturelles

Récompenses du concours 2010 des « Maisons et balcons fleuris »



PLAN LOCAL D'URBANISME

La concertation se poursuit

Après les trois ateliers urbains organisés au printemps, une deuxième phase de concertation sera lancée à la rentrée.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est le document stratégique et politique qui exprime le projet de la collectivité à l'horizon de 10 à 20 ans. Pour accompagner sa conception, la Ville a souhaité organiser trois ateliers urbains ouverts aux conseils de quartier et aux associations, en mars et en avril 2010. Lors de ces ateliers, le bureau d'études missionné par la Ville a présenté ses propositions relatives au PADD. Les documents supports de ces séances de travail ainsi que les comptes-rendus sont mis à disposition sur le site Internet www.noisylesec.fr (rubrique « Cadre de vie / Projets urbains / Le Plan local d'urbanisme »). Globalement, les ateliers ont permis aux conseils de quartier de prendre connaissance des contours d'un Plan local d'urbanisme (PLU) et de découvrir les différents aspects de leur quartier.

Cependant, le bilan de cette phase de concertation a révélé certaines incompréhensions. Les conseils de quartier demandent donc la tenue d'autres ateliers sur le PLU, en présence d'élus. Une seconde phase de concertation sera ainsi organisée à la rentrée. D'ici là, en juin et en juillet, tous les élus vont être amenés à se prononcer sur les propositions de PADD dans le cadre de trois groupes de travail basés sur les thématiques développées lors des ateliers de mars-avril. Une fois les grandes orientations d'aménagement validées, le bureau d'étude va commencer à travailler sur un premier plan de zonage et sur les grands principes de prescriptions réglementaires. Des éléments qui pourront donc alimenter la concertation de la rentrée.
Les modalités de cette seconde phase de la concertation seront communiquées à la population à la rentrée.



Ligne 11 du métro. En septembre et octobre 2010 se déroulera également, à Noisy-le-Sec, aux Lilas, à Romainville, à Montreuil et à Rosny-sous-Bois, la concertation publique au sujet du prolongement de la ligne 11. Cette procédure est placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public, saisie par le Syndicat des transports d'Île-de-France.
Différents outils d'information seront mis en place :
- un dossier de concertation (enjeux, objectifs, caractéristiques du projet) ainsi qu'un registre d'observations, mis à la disposition du public (en mairie et sur le site Internet de la Ville)
- www.prolongementligne11est.fr, un site internet d'information (mis en ligne mi-juillet)
- 4 réunions publiques, organisées à proximité des futures stations de la ligne (les 7, 16 et 23 septembre et le 7 octobre)

Trois rencontres sont également prévues sur les lieux de vie en présence de l'équipe du projet. **L'une d'elle se déroulera à Noisy, dans le secteur du Londeau (à proximité des lycées Théodore-Monod et Olympe-de-Gouges).** Les 2 autres auront lieu au marché couvert des Lilas et au marché Colonel Fabien/Aristide Briand à Montreuil.







Le 20 novembre 2004, Claude Pernès inaugure le nouveau chapiteau de l'École nationale du cirque de Rosny-sous-Bois (ENACR), conçu par les architectes Patrick Bouchain et Loïc Julienne. Ils recevront d'ailleurs les éloges du ministre de la Culture de l'époque, Renaud Donnedieu de Vabres, pour leur magnifique réalisation. Créée en 1983, l'ENACR bénéficie aujourd'hui d'une renommée internationale à la hauteur de la qualité de son enseignement.

« *Le présent doit toujours préparer l'avenir* », affirmait Claude Pernès. Engagé dans un combat au service de la jeunesse et de l'égalité des chances, l'homme de conviction a joué un rôle décisif dans la création d'une école de la seconde chance au cœur de notre ville, l'E2C. Proposant une alternative au chômage et à la précarité des jeunes sortis du système scolaire, l'école fut ouverte en novembre 2003.

En matière de transports, le projet de prolongement de la ligne 11 du métro a été fièrement porté par Claude Pernès. Il s'est ainsi associé à plusieurs maires du département pour que les travaux de la ligne 11 débutent en 2013, dans le cadre du programme du SDRIF. Malheureusement, il ne pourra les voir se réaliser de son vivant...

Un Maire à la pointe des nouvelles technologies



Lancée en 1998, Rosny TV s'est imposée comme la première chaîne locale d'informations de l'Est parisien. Grâce à son contenu riche et dense couvrant l'actualité de plus de 50 communes du 93 et 94, la multiplicité de ses supports de diffusion (câble, satellite, Internet, podcast), la notoriété a aisément franchi les frontières de l'Île-de-France. Le 31 décembre 1998, Claude Pernès y prononçait ses premiers vœux à la population, une première dans notre département. L'aventure s'est terminée 11 ans après sa création, en 2010.



Le 24 novembre 2008, Claude Pernès reçoit le label cinq @ de sa ville des mains d'Éric Besson, secrétaire d'État chargé de la Prospective, de l'Évaluation des politiques publiques et du Développement de l'économie numérique, et de Jacques Pélissard, président de l'Association des Maires de France. La cérémonie était orchestrée par Florence Durand-Tornare, présidente de l'association Ville Internet. Rosny-sous-Bois est ainsi l'unique collectivité du département de Seine-Saint-Denis à avoir obtenu cette distinction.



Un premier magistrat tourné vers l'international

La renommée de Claude Pernès a dépassé les frontières nationales grâce notamment aux jumelages et partenariats de Rosny-sous-Bois : Ubach-Palenberg, en Allemagne, Cotonou au Bénin et Yangzhou en Chine sont autant de villes mondiales qui ont participé à de nombreux échanges avec notre collectivité, visant à promouvoir le rapprochement des peuples et des cultures ainsi que la solidarité internationale. Tous ces exemples illustrent bien la philosophie d'évolution de notre ville que Claude Pernès avait théorisée par l'expression « Mieux vivre ensemble ».



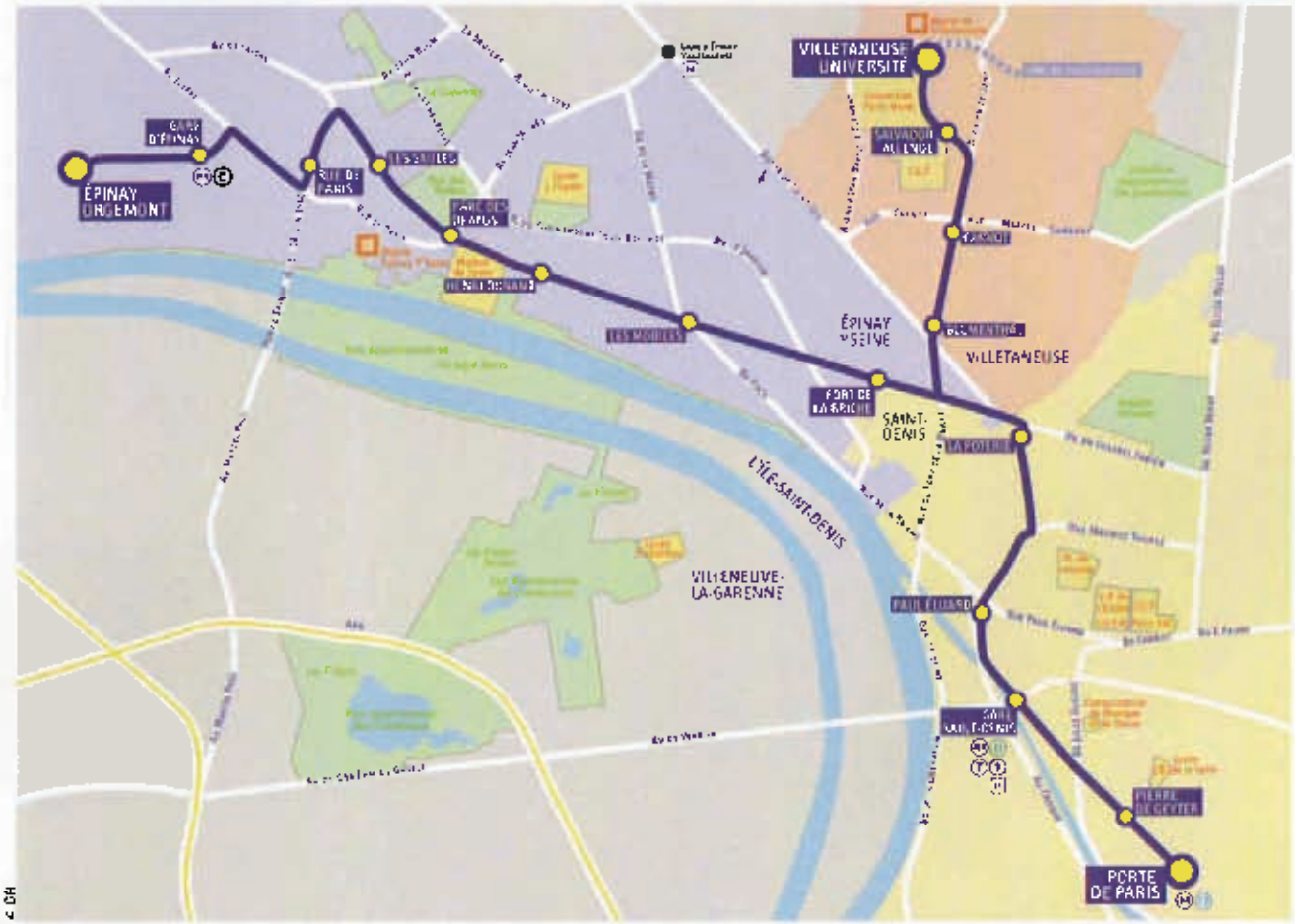
Rosny Mag n° 130 été

LE TRAM'Y (T8) SAINT-DENIS>ÉPINAY-SUR-SEINE>VILLETANEUSE



© DR

UN TRAMWAY NOMMÉ TRAM'Y



© DR

Destiné à faciliter les déplacements de banlieue à banlieue à l'intérieur du département de la Seine-Saint-Denis, le Tram' Y (T8) desservira les communes de Saint-Denis, Épinay-sur-Seine et Villetaneuse. Toutes les informations sur www.tram-y.fr.

Inscrit au contrat de projets État-Région 2007-2013, ce tramway de dernière génération reliera sur 8,45 km Saint-Denis à Épinay-sur-Seine et Villetaneuse.

D'ici quelques semaines, à partir de septembre, les premiers travaux de dévoiement des réseaux des concessionnaires débuteront. « Toutes les canalisations souterraines vont être déplacées à l'extérieur de la plate-forme du futur tram et renouvelées », explique Marc-Antoine Duchez, chef de projets Tram'Y (T8) au Conseil général.

FACILITER LES DÉPLACEMENTS DE BANLIEUE À BANLIEUE

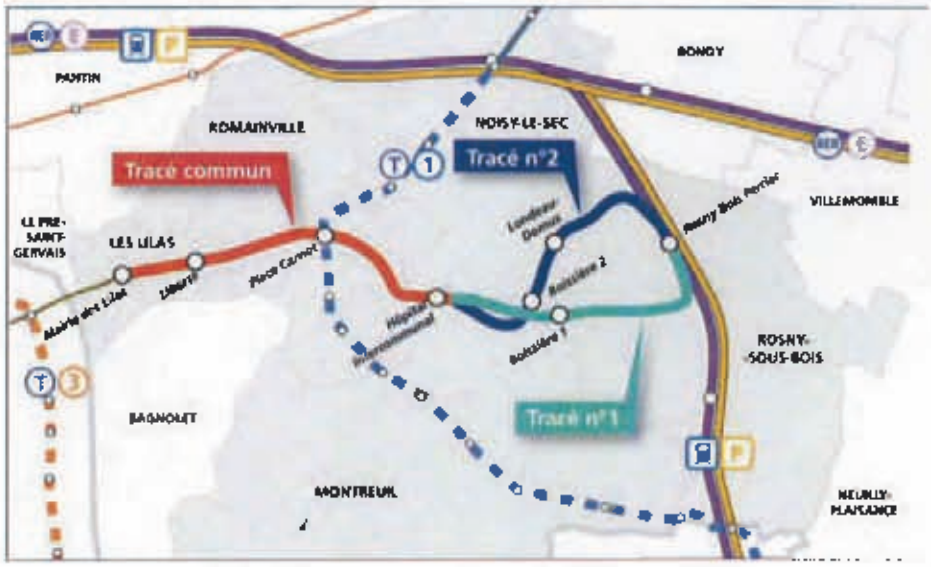
Rappelons les objectifs recherchés par la mise en place de cette nouvelle ligne de transport : améliorer les déplacements de banlieue à banlieue en offrant des correspondances facilitées avec le RER C, le RER D, la ligne 13 du métro, le tramway T1, le réseau de bus et la future rocade ferroviaire Tangentielle Nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec. L'accès direct et rapide aux transports collectifs permettra également le désenclavement de certains quartiers et favorisera l'accès aux pôles d'enseignement et aux bassins d'emploi. « Un chapelet d'opérations d'aménagement va voir le jour, annonce Marc-Antoine Duchez : des opérations ANRU de renouvellement urbain, le développement du pôle universitaire et urbain de Villetaneuse, des opérations de requalification

Seine-Saint-Denis.fr
Septembre 2010.

MÉTRO M 11

À l'est, il y a du nouveau !

Avec la concertation publique du 6 septembre au 8 octobre, le projet de prolongement de la ligne de métro n° 11 entre dans le concret.



Le projet prévoit l'extension de la ligne jusqu'à Rosny-Bois-Perrier, pour relier les Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois. Un prolongement qui offrira des correspondances performantes avec le tramway T1, le RER E, le métro et le réseau bus, et participera donc au développement du territoire.

Du 6 septembre au 8 octobre, le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) organise une concertation préalable. Ce moment de dialogue vise à informer et à recueillir les remarques de tous sur le projet. Avec 4 réunions publiques (dont 2 à Noisy-le-Sec), 3 rencontres de proximité (dont une au centre social du Londeau), des expositions et un site Internet spécial, tout est mis en place pour vous permettre de vous exprimer. Pendant la concertation, une exposition, un dossier décrivant les enjeux, les objectifs et les caractéristiques du projet, et un registre d'observations seront installés dans le hall de la mairie de Noisy-le-Sec. Désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), M. Jean-Pierre Tiffon est la personnalité indépendante chargée de garantir la libre expression et la qualité de l'information pendant la concertation. Une adresse électronique a été créée pour vous permettre de lui écrire :
garant_concertationligne11@stif.info

▲ Entre les stations « Mairie des Lilas » et « Hôpital intercommunal », un seul tracé est envisagé. Au-delà, deux hypothèses (de longueur similaire) ont été étudiées : le tracé 1 est entièrement souterrain et comporte cinq stations ; le tracé 2 comporte six stations et une partie en viaduc.

CHIFFRES

6 km de prolongement (portant la ligne à une longueur totale de 12 km)
1 métro toutes les 105 secondes en heure de pointe
Entre 65 000 et 71 500 habitants et employés desservis et environ 10 000 utilisateurs nouveaux (par heure de pointe) sur l'intégralité du parcours
Des gains de temps pour un trajet moyen le matin estimé **à 8-9 minutes**
Plus de 3 000 tonnes équivalent CO2 économisées par an
Un coût estimé à 820 millions d'euros pour les infrastructures **et à 140 millions d'euros** pour le matériel roulant

À l'issue de cette procédure, un schéma de principe devrait être adopté en 2011, avant le lancement d'une enquête publique en 2012. Les travaux pourraient commencer fin 2013 pour une mise en service du prolongement en 2019.

Les rendez-vous de la concertation à Noisy-le-Sec

Mardi 7 septembre. Réunion publique à 19 h au centre commercial Domus (16 rue de Lisbonne)
Jeudi 16 septembre. Réunion publique à 19 h au cinéma Le Trianon (71 place Carnot)
Lundi 27 septembre. Rencontre de proximité en présence de l'équipe du projet de 14 h 30 à 17 h dans les locaux du centre social du Londeau (3 rue Paul-Verlaine)

Retrouvez plus d'informations et les dates de toutes les réunions publiques et rencontres de proximité sur le site de la concertation www.prolongementligne11est.fr et sur www.noisylesec.fr

Infos Lilas n° 95
septembre 2010

septembre 2010 : quelques ins

Visite du Préfet

Première visite aux Lilas de Christian Lambert, nouveau préfet de Seine-Saint-Denis. Une occasion pour le maire, les élus et l'administration d'échanger et de faire un tour d'horizon des principaux dossiers avec le représentant de l'État.





Exposition Jean Huret

Il y avait foule pour le vernissage de l'exposition de Jean Huret au centre culturel Jean-Cocteau. Les visiteurs ont pu découvrir peintures, caricatures et dessins. Autant de talents souvent méconnus de « l'historien des Lilas ».





C'est la rentrée

Et oui, les enfants de l'école Courcoux, comme plus de 2 000 autres jeunes Lilasiens, ont repris le chemin de l'école.



La ligne 11 fait débat au marché

Dans le cadre de la concertation officielle sur le prolongement de la ligne 11 du métro, le STIF (syndicat des transports d'Île-de-France) avait installé un stand sur le marché. L'occasion pour de nombreux Lilasiens de donner leur avis aux élus et aux organisateurs du débat public sur les deux tracés proposés.







Qui dit rentrée, dit Forum...

Il faisait beau, il y avait du monde ! Une nouvelle fois, le Forum des associations a tenu toutes ses promesses. Plus de 90 associations et une vingtaine de services municipaux étaient présents, pour donner des informations et faire la promotion de leurs activités à des Lilas ens se bousculant souvent pour s'inscrire.

Infos Lilas n°95 septembre 2010

Conseil municipal du mercredi 30 juin 2010

Une minute de silence a été respectée par le Conseil après l'hommage rendu à **Aurélie Fouquet,** policière municipale de Villiers-sur-Marne, tuée en service à l'âge de 27 ans dans une fusillade le 20 mai dernier dans le Val-de-Marne, et à **Claude Pernès,** maire de Rosny-sous-Bois et président de l'AMIF (Association des maires d'Île-de-France), décédé le 23 mai 2010.

Principales délibérations

■ Autorisation de déposer des demandes de permis de démolir

Il s'agit de démolir des constructions édifiées sur des parcelles situées au n°6, 24 et 28bis, rue Romain-Rolland pour réaliser une extension du parc Lucie-Aubrac.

■ Convention pour l'expérimentation d'un système de vidéosurveillance aux Lilas

Dans le cadre de l'expérimentation de la vidéosurveillance sur la ville autour de trois sites de service public (accès à l'école maternelle des Bruyères, entrée du collège Marie-Curie et parc des sports, centre culturel Durant, école maternelle et crèche des Sentes) qui sera réalisé à partir de la rentrée des vacances d'été, une convention pour l'installation du système de réception des images sera conclue avec le bailleur social France Habitation et l'ASL des Bruyères ainsi qu'avec le bailleur social OPH aux Sentes.

■ Modalité de concertation pour le prolongement de la ligne 11 du métro

La phase de concertation officielle sous l'égide de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) se déroulera en septembre et en octobre 2010. Plusieurs réunions publiques sont prévues à Rosny-sous-Bois (7 septembre et 7 octobre), à Romainville (16 septembre) et à Montreuil (23 septembre). La date d'une rencontre aux Lilas sera fixée ultérieurement par la CNDP.

Expression libre des groupes politiques du conseil municipal

Groupe UDAC

Un certain savoir-faire

Les centristes sont à nouveau en deuil. Après Jean-Jacques Salles l'été dernier, un autre centriste du département est décédé. Claude Pernès était le maire de Rosny sous Bois depuis 1983. Pourquoi vous en parler ? Parce que durant ces 27 ans Claude Pernès n'a jamais perdu son énergie à polémiquer sur ses prédécesseurs communistes. Il a eu à cœur simplement de faire prospérer sa ville, telle que nous la connaissons. Le Maire des Lilas, lui, 10 ans après avoir pris le pouvoir, se lamente encore bruyamment sur un hypothétique déficit de la ZAC, en se gardant bien de la terminer. On dirait que c'est son fond de commerce. On verra même l'aménagement de la rue de Paris se faire à grands coups de millions d'euros, et tout sera abîmé quand il faudra détruire les derniers îlots de la ZAC pour terminer, enfin, la rénovation de notre centre ville. Est-ce logique ? Est-ce de bonne gouvernance ? Il est clair que l'opposition ne vote pas les budgets, il est clair que nous ne sommes pas d'accord avec les projets. Le plus curieux c'est qu'une partie de la majorité vote, mais ne semble pas d'accord avec le contenu... Nous, nous ne sommes pas des hypocrites, nous préférons ne pas participer aux votes. Mais les actes nous font rager : Un déménagement par exemple, on dépense à qui mieux - mieux, et il n'y a jamais eu autant d'avenants pour les travaux. Qu'on annonce l'addition tout de suite pour des travaux que l'on assume ! La gestion municipale y gagnera en clarté.

Georges AMZEL, Conseiller Municipal

Groupe des élus Verts

Du temps libre à tous les âges de la vie

A l'heure où congés d'été, le droit de chacun à bénéficier d'un temps de loisirs et de vacances après une vie de travail s'annonce difficile. Pour les Verts/Europe-Ecologie la réforme des retraites ne peut se concevoir que dans une réflexion globale sur l'organisation de tous les temps de la vie. La retraite par répartition, conquête majeure issue du programme de la Résistance, s'inscrit dans l'histoire de la réduction du temps de travail et de l'appropriation d'un temps libéré. Loin du « travailler plus pour gagner plus » cher à Sarkozy. La retraite par répartition s'appuie sur le seul système fiable, garantir à ses aînés le bien-être qui leur est dû par la capacité de notre société à produire les biens et services nécessaires pour vivre dans une société équilibrée. Au fil des 50 dernières années la productivité des actifs n'a cessé de croître mais elle n'a profité qu'aux revenus du capital alors que la part des salaires et pensions a chuté dans la répartition des richesses produites. Notre société française reste riche au regard des peuples du monde. Mais les écarts se sont creusés au détriment des précaires, des femmes, des seniors ayant perdu leur emploi... Il n'y a d'issue que dans une meilleure répartition des revenus et un partage de l'emploi entre tous par une baisse très significative du temps de travail. Défendons notre système de retraite ! Et profitons bien des congés acquis en 1936 !

Les élus Europe Ecologie - les Verts : C. BALQUE, C. PADUIS, N. KARMOKHKINE, P. STOERR, I. OLIVIER-BARBIEL, B. BERCLURON-SIGWALD, M-G. LENTAIGNE.

Groupe Ensemble pour Les Lilas

Pendant les vacances, deux réflexions à méditer par tous : 1- Le sentiment d'insécurité augmente dans notre ville, alimenté par de nombreux faits locaux mais aussi par des événements nationaux. Comment ne pas penser à l'assassinat d'Aurélie Fouquet, policière municipale ? La vidéo protection doit désormais intégrer le dispositif. Elle constitue un outil à la fois de prévention, de dissuasion et d'élucidation des crimes et délits mais reste un renforcement inévitable dans notre ville. Des promesses avaient été faites, des études ont été commandées, payées et réalisées mais rien ne sort. Les statistiques montrent pourtant que les crimes et délits croissent deux fois plus vite dans les villes équipées. Par ailleurs, les dispositifs actuels sont suffisamment protecteurs de la liberté individuelle et l'État, finance jusqu'à 50 % du coût total. La Police Municipale serait-elle encore un tabou pour cette majorité plurielle ? 2- Les dépenses réelles de la ville en 2009 ont augmentées de 7 % par rapport à 2008 soit 7 M€, dans le même temps, l'augmentation de 10 % des impôts locaux a rapporté 1,5 M€. Il est toujours sage de comparer les chiffres réels des comptes administratifs, produits hélas l'année suivante. Les commentaires du budget primitif, à l'époque (voir infos Lilas d'avril 2009), voulaient faire croire que la ville faisait des économies drastiques et que l'augmentation des impôts était incontournable. En fait, c'est vouloir faire croire que cela change, sans rien faire pour cela. Bonne réflexion.

C. SYLVAIN, F. THOREAU, C. RINGUET, J. LUZAN et JC. DUPONT

Groupe des élus communistes

Énergie : un droit ou un racket ?

3,4 millions de ménages sont en précarité énergétique, c'est-à-dire qu'ils dépensent plus de 10% de leurs revenus à régler les factures d'énergie. Selon le distributeur de gaz naturel GrDF, 300 000 consommateurs pourraient subir des coupures en 2010 pour cause d'impayés, soit trente fois plus qu'en 2008 ! Les dégâts sociaux de la libéralisation du secteur du gaz et de la privatisation de Gaz de France n'auront pas mis longtemps à se manifester. Le 1er avril dernier, les tarifs du gaz ont augmenté de 11,70 % et à peine cette hausse obtenue GDF Suez envisageait un nouveau bond de 5% au 1er juillet. Ces augmentations sont justifiées par le gouvernement et GDF Suez par le fait de la prise en compte de l'évolution du prix du pétrole alors que les contrats sont négociés à long terme avec les pays producteurs. La transparence n'est pas de mise mais une chose pourtant est sûre : les actionnaires de GDF Suez se sont partagé 4,7 milliards d'euros de bénéfices en 2009, après 6,5 milliards en 2008. Sur le front de l'électricité aussi, le pire est à venir, les prix pourraient augmenter de 11,4 % puis de 3,5 % par an, soit 25% d'ici à 2015 ! Luttons ensemble contre les privatisations et pour le maintien du service public.

M. DJERBOUA, C. ERMOGENI, C. LASNON - Maires Adjoints
R. CASAGRANDE, D. FRANÇOIS, L. GAUDUBOIS, G. MESLIN - Conseillers Municipaux

Infos Lilas n° 95
Septembre 2010



Maire adjointe (Développement de la vie associative).



Maire adjoint (Éducation et temps de l'enfant)



Maire adjoint (sport).



Maire adjointe (Petite enfance, jeunesse et sport).



Maire adjoint (Finances, personnel communal).



Maire adjointe (Handicap et Solidarité).

Hommage



Nous avons appris le décès de Clémentine Pidancier, retraitée de la Ville des Lilas, survenu le 9 août dernier. Elle était née le 9 décembre 1933 en Ille-et-Vilaine (35). C'est en 1969 qu'elle a été embauchée à la mairie des Lilas en qualité d'auxiliaire de service. Femme de service, en particulier à l'école Waldeck-Rousseau, elle avait accompagné les enfants en classe de neige pendant de nombreuses années. Elle avait pris sa retraite le 1er juin 1995. La municipalité adresse ses plus sincères condoléances à sa famille.

Libération des Lilas

La municipalité commémorera, dimanche 12 septembre 2010, à 10 h 30, le 70e anniversaire de la Libération des Lilas.
A cette occasion, aura lieu une remise de diplômes de la Guerre 39-45 à quarante anciens combattants lilasiens.

Permanences de C. Bartolone et de M. Legrand



La permanence du député de Seine-Saint-Denis, Claude Bartolone, aura lieu vendredi 24 septembre, de 16 heures à 19 heures. Prendre rendez-vous le jour même au 01 43 62 82 07.



La conseillère régionale d'Île-de-France, Martine Legrand, reçoit sur rendez-vous, à prendre au 01 49 42 73 10, en mairie du Pré-Saint-Gervais.



Exposition sur le projet de la ligne 11 en mairie

La phase officielle de concertation pour le prolongement de la ligne 11 se déroulera du 6 septembre au 8 octobre 2010. Durant cette période, une exposition est à la disposition des Lilasiens dans le hall d'accueil de la mairie. Vous y trouverez également toute la documentation nécessaire sur le projet. N'hésitez pas à donner votre avis sur le registre prévu à cet effet.

Prochain conseil municipal

mercredi 29 septembre, à 19 h 30

Mairie des Lilas
Salle des mariages et du conseil (1er étage)

Le traditionnel agenda des Lilas, version 2010-2011, sortira au mois d'octobre 2010.

Infos Lilas n° 95
septembre 2010

« Agir aux Lilas », mode d'emploi

Le dispositif municipal « Agir aux Lilas », régi par le Kiosque, a pour objectifs d'accompagner les jeunes Lilasiens, de 16 à 25 ans, dans leurs projets en apportant des conseils pratiques et un appui financier (jusqu'à 1000 €).

Trois catégories de projets sont éligibles :

- les actions de solidarité et d'intérêt général dans tous les domaines (culture, social, sport, art...),
- les initiatives visant à l'animation d'un quartier des Lilas,
- les actions de solidarité internationale.

Le jury devrait se réunir avant la fin de l'année. Les dossiers de candidature et le règlement complet peuvent être retirés au Kiosque.

Le Kiosque - 167, rue de Paris.
Tél. : 01 48 97 21 10.
www.ville-leslilas.fr/kiosque

Déchetterie : direction Bondy

A partir du 1er septembre, la déchetterie de Romainville sera fermée au public car le centre de tri s'agrandit avec une usine de méthanisation. Les Lilasiens devront se rendre à la déchetterie de Bondy.

Attention, il est nécessaire de présenter un justificatif de domicile original datant de moins de 3 mois.

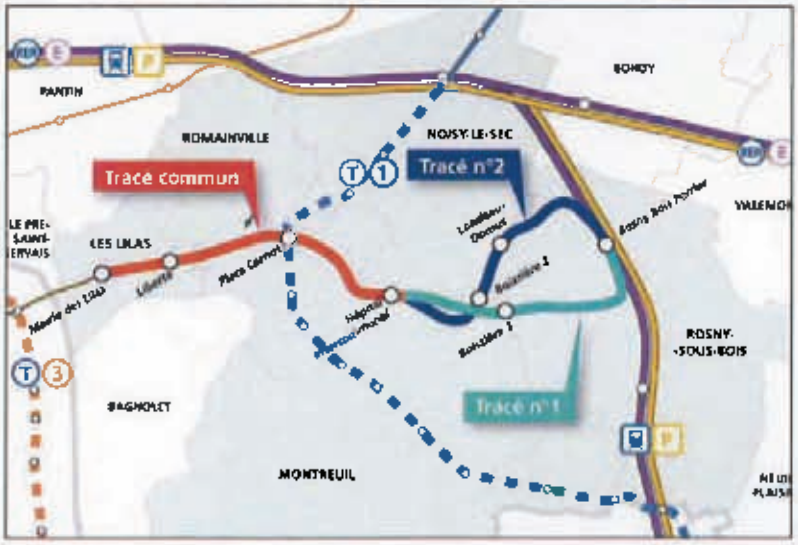
85, avenue du 14-Juillet, 93140 Bondy
Tél. : 01 48 47 92 05
Horaires d'ouverture : du lundi au samedi de 9 h à 19 h 30 et le dimanche de 9 h à 12 h. Ouvert tous les jours fériés sauf le 1er janvier et le 1er mai.

Prolongement de la ligne 11 du métro

La phase officielle de concertation est ouverte

Avec le démarrage de la concertation publique le 6 septembre prochain, une exposition et une rencontre de proximité se tiendront aux Lilas et dans les autres villes concernés. Tout est mis en place pour informer les Lilasiens et leur permettre de donner leur avis. Exprimez-vous !

Le projet en bref



Prolongée d'environ 6 km de son actuel terminus Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, la ligne 11 du métro reliera les communes des Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois. Elle offrira des correspondances performantes avec la ligne de tramway T1, le RER E, le métro et le réseau bus. La ligne 11 ainsi prolongée participera au développement d'un territoire en devenir qui accueille des projets à fort rayonnement. La fin des travaux est prévue pour 2019.

Deux tracés ont été étudiés. Le tracé 1 est entièrement souterrain et comporte cinq stations. Le tracé 2 comporte six stations et une partie en viaduc. Les deux tracés ont une longueur similaire et portent la ligne 11 à 12 kilomètres.

La concertation

Organisée par le STIF, elle se déroulera entre le 6 septembre et le 8 octobre 2010. Moment de dialogue et d'échanges, elle a pour objectifs d'informer et de recueillir les remarques et avis de tous sur le projet. Elle se déroule sous l'égide d'un garant, désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), M. Jean-Pierre Tiffon. Personnalité indépendante, il est chargé de veiller à la libre expression des différentes opinions et à la qualité de l'information.

Une rencontre de proximité est programmée au marché couvert des Lilas, le 8 septembre entre 9 h et 12 h. Une exposition est installée en mairie du 6 septembre au 8 octobre 2010.

Plus d'information sur :
www.prolongementligne11est.fr
ou garant_concertation
ligne11@stif.info

Le prolongement en chiffres

- 6 km de prolongement.
- 1 métro toutes les 105 secondes en heure de pointe.
- 11 000 voyageurs supplémentaires en heure de pointe.
- 5 voitures par rames.
- Une large amplitude de service : 5 h 30 - 1 h (étendue le vendredi et le samedi).
- Entre 65 000 et 71 500 habitants et employés desservis et environ 10 000 utilisateurs nouveaux (par heure de pointe) sur l'intégralité du parcours à l'horizon de la mise en service.
- Des gains de temps pour un trajet moyen par rapport à aujourd'hui estimé à 8 à 9 minutes par utilisateur le matin.
- Un bilan carbone significatif : plus de 3 000 tonnes équivalent CO^2 économisées par an.
- Un coût estimé à 820 millions d'euros pour les infrastructures et à 140 millions d'euros pour le matériel roulant.

Le calendrier

- **2010 - Phase officielle de concertation**
- 2011 - Schéma de principe
- 2012 - Enquête publique
- Fin 2013 - Démarrage prévisionnel des travaux
- 2019 - Mise en service

Mouvements de terrain : l'enquête est ouverte

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrain (PPRMT) est proposé à Montreuil et soumis à enquête publique. Il comprend des dispositions pour les constructions futures ou existantes afin de réduire les sinistres dus à la sécheresse, aux phénomènes d'effondrement liés à la présence d'anciennes carrières ou à la dissolution du gypse.

Prévention des risques



L'enquête publique est ouverte jusqu'au 13 octobre.

L'enquête publique sur le plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrain (PPRMT) de Montreuil se tient jusqu'au 13 octobre inclus. En 2001, un premier plan de prévention départemental, jugé disproportionné pour les communes, avait reçu un avis négatif lors de l'enquête publique. Entre-temps, la préfecture s'est engagée à réaliser des plans communaux. Le projet présenté ce mois-ci a été préparé par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Île-de-France (ex-DDE) en concertation avec la commune. Il a reçu un avis favorable du conseil municipal en juin 2009.

Trois types de risques

À Montreuil, les mouvements de terrain ont principalement trois causes : la présence d'anciennes carrières, la dissolution du gypse, et, surtout, le phénomène dit de « retrait-gonflement » des sols argileux.
Ce dernier consiste en d'imperceptibles mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux qui provoquent des dégradations telles que des fissures dans les murs, des problèmes de fermeture de portes ou de fenêtres. La commune est particulièrement exposée à ce risque et a été reconnue en catastrophe naturelle sept fois depuis 1989. Cette année encore, la Ville a sollicité à la demande des habitants la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle pour la sécheresse de l'été 2009. La procédure est en cours et devrait permettre l'indemnisation des sinistrés.
Quant à la présence d'anciennes carrières ou à la dissolution du gypse dans les sols montreuillois, elles sont à l'origine de cavités souterraines susceptibles d'entraîner des tassements ou effondrements brutaux plus ponctuels, mais présentant un réel danger pour les vies humaines et pouvant détruire entièrement des ouvrages. Le gypse, qui a servi à fabriquer le plâtre des murs à pêches, les menace donc aujourd'hui...

Prévenir les sinistres

Le PPRMT croise les cartes des trois aléas et propose un zonage et un règlement ayant pour objectif d'augmenter la sécurité des biens et des personnes et de prévenir les risques de sinistres. S'il est approuvé, il sera annexé au Plan local d'urbanisme et sera pris en compte dans l'instruction des permis de construire. Pour les projets de construction, il détermine les dispositions pour améliorer leur stabilité (fondations, joints de rupture, chaînages...) et réduire la présence d'eau à proximité des fondations. Il comporte aussi des recommandations et des obligations de mise en conformité pour les constructions existantes, tels le recueil des eaux pluviales, l'installation de caniveaux en amont des constructions sur les terrains pentus ou la mise en place d'un drainage des écoulements de faible profondeur. Ces travaux sur les bâtiments existants seront obligatoires s'ils ne dépassent pas 10 % de la valeur vénale du bien à la date d'approbation du PPR, quelle que soit la date d'acquisition du bien, et ils devront être réalisés dans les cinq ans suivant cette date. Leur réalisation conditionnera la possibilité d'être indemnisé en cas de sinistre dans le cadre des futures catastrophes naturelles dues aux mouvements de terrain. ●

L'enquête publique en pratique

S'informer :
Réunion publique le vendredi 24 septembre à 19 heures à l'hôtel de ville, menée par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Île-de-France, en présence du commissaire enquêteur.

Comprendre
Les documents du projet PPRMT (préambule, note de présentation, règlement, annexes, cartographie des aléas et des enjeux, carte réglementaire) sont consultables au PIC (pôle d'information et de citoyenneté) de l'hôtel de ville et sur le site Internet de la Ville montreuil.fr

Participer
Le commissaire enquêteur reçoit les habitants lors de permanences au PIC de l'hôtel de ville. Samedi 2 octobre de 9 heures à 13 heures, mercredi 6 octobre de 13 h 30 à 17 heures, et mercredi 13 octobre de 13 h 30 à 17 heures à l'antenne Branly-Boissière (65, rue Édouard Branly)

Donner son avis
Vous pouvez consigner vos observations sur le registre disponible au PIC de l'hôtel de ville ou les adresser par courrier avant la clôture de l'enquête :
À l'attention de monsieur Jean-Luc Colin, commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique relative au PPRMT de Montreuil, Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France unité territoriale de la Seine-Saint-Denis, service environnement et urbanisme réglementaire, pôle reconnaissance et prévention des risques, 7, esplanade Jean-Moulin, BP 189, 93003 Bobigny Cedex.

Réunions publiques

MONTREUIL EN ZONE 30
RÉUNION PUBLIQUE mardi 28 septembre à 19 heures, la Ville organise une réunion publique d'information à la salle des fêtes de l'hôtel de ville sur le passage en zone 30 des quartiers Boissière, Ramenas et Centre-ville.
Les travaux seront réalisés en 2011. À l'ordre du jour : ce qui va changer avec les zones 30 (confort, sécurité), l'expérience des villes déjà en zone 30, la place des bus et des vélos... La réunion sera animée par Fabienne Vansteenkiste. Adjointe à la Maire déléguée à l'espace public et aux déplacements, en présence des services techniques de la Ville. Elle sera suivie par des réunions et arpentages dans les quartiers concernés.

HAUTS DE MONTREUIL
ZAC BOISSIÈRE-ACACIA Prochain rendez-vous samedi 18 septembre de 10 h 30 à 18 h 30, école Nanteuil, 13, rue de Nanteuil. Venue libre aux ateliers entre 10 h 30 et 16 h 30 puis restitution à 16 h 30 en présence des élus. À l'ordre du jour : établir le programme de concertation et le contenu des ateliers à venir. Un arpentage commun avec la Ville de Rosny aura lieu samedi 9 octobre de part et d'autre du boulevard Boissière. L'exposition sur le projet est toujours présentée au Pic de l'hôtel de ville et à l'antenne de secteur Branly-Boissière, 65, rue Édouard-Branly, place Jules-Verne, (du lundi au vendredi 9h-12h et 13h 30-17 heures).

CONTACTS : pour donner son avis et demander des informations : leshauts@montreuil.fr, Tél. : 01 48 70 66 42

RÉSEAUX NUMÉRIQUES
TÉLÉVISION Réunion sur le passage au numérique, l'utilisation du câble et l'arrivée de la fibre optique à Montreuil en présence des opérateurs Free et Numéricable, mercredi 29 septembre à 19 heures à l'hôtel de ville.

TRANSPORTS EN COMMUN
CONCERTATION ET MOBILISATION Réunion publique organisée par le STIF le 21 septembre sur le prolongement de la ligne 11 à 19 heures au gymnase Boissière, 171, boulevard Aristide-Briand. (Lire aussi article page 9). L'AMUTC (Association montreuilloise des usagers des transports en commun) organise pour sa part une réunion publique sur le prolongement des lignes 1 et 9, et sur le bilan de ses actions, le jeudi 16 septembre à 18 heures au centre Jean-Lurçat, 5, place du Marché.

Le prolongement de la ligne 11 ? Parlons-en !

Si le prolongement de la ligne 11 à l'est n'est prévu que pour 2019, la concertation, elle, a déjà démarré. Réunions publiques, rencontres de proximité, expositions, site Internet... Tout est mis en place pour informer les habitant-e-s et leur permettre de donner leur avis, notamment sur le tracé de la ligne. Rendez-vous pour une réunion publique le 21 septembre au gymnase Boissière.

LE CHIFFRE QUI PARLE

22 minutes

au lieu d'une heure aujourd'hui : c'est le temps qu'il faudra pour aller de La Boissière à Châtelet en métro.

Transports

Prolongée d'environ 6 kilomètres de son actuel terminus Mairie-des-Lilas à Rosny Bois-Perrier, la ligne 11 du métro reliera les communes des Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois. Elle offrira des correspondances avec la ligne de tramway T1, le RER E, le métro et le réseau bus. Sa mise en service est prévue pour 2019.

Deux tracés ont été étudiés. Le tracé 1 est entièrement souterrain et comporte cinq stations. Le tracé 2 comporte six stations et une partie en viaduc. Les deux tracés ont une longueur similaire et portent la ligne 11 à douze kilomètres.

La concertation

Pour en parler, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) organise la concertation préalable du 6 septembre au 8 octobre 2010. Moment de dialogue et d'échanges, elle a pour objectif d'informer et de recueillir les remarques et avis de tous sur le projet. Elle se déroule sous l'égide d'un garant, désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), Jean-Pierre Tiffon. Personnalité indépendante, il est chargé de veiller à la libre expression des différentes opinions et à la qualité de l'information. ●

✕ SAVOIR PLUS
Réunion publique le mardi 21 septembre à 19 heures au gymnase Boissière, 171, boulevard Aristide-Briand.

Rencontres de proximité en présence de l'équipe projet sur le Marché Colonel-Fabien vendredi 1er octobre de 11 à 14 heures.

Visite en autocar sur le site des futures stations Hôpital, Boissière et Londeau-Domus, rendez-vous samedi 18 septembre à 16 h 30 à l'angle rue Saint-Denis et Avenue du Colonel-Fabien.

Voir aussi p. 7 réunion publique de l'AMUTC le 16 septembre.

Plus d'information sur les dates et modalités de la concertation, les tracés : www.prolongementligne11est.fr garnat_concertationligne11-stif.info

Solidarité en fête

Faites une virée aux Virades de l'espoir

Puisque La vol(x)e est libre, faites donc une étape au parc Montreau pour les Virades de l'espoir, LA grande journée d'action nationale contre la mucoviscidose, qui se déroulera aussi le 26 septembre.

La mucoviscidose est une maladie génétique mortelle qui touche les organes pour s'attaquer *in fine* aux poumons. Depuis vingt-cinq ans, les Virades de l'espoir s'attachent à sensibiliser le grand public qui, lors de cette journée, participe à des activités, concerts et apporte des dons. « *70 % des ressources de l'association Vaincre la mucoviscidose sont collectés ce jour-là*, indique d'ailleurs Christine Pézel, organisatrice des Virades à Montreuil pour la Seine-Saint-Denis. *Ces dons servent avant tout à la recherche. Ainsi, en 1965, l'espérance de vie d'un malade était de sept ans. Aujourd'hui, elle dépasse quarante ans. Cependant, même si des progrès ont été faits, les avancées sont toujours trop longues pour les malades et leurs parents.* »

Santé, solidarité, festivités

Cette année, une centaine de bénévoles et d'artistes vont encore se mobiliser à Montreuil pour proposer concerts et animations en direction de tous les publics, le 26 septembre. À chaque don versé sur place ce jour-là correspondra un « passeport artistes » donnant accès à un passage à tous les stands.

Au programme : du sport, des jeux, une tombola, un buffet géant, des ateliers artistiques, etc. Sans oublier le podium central avec, entre autres, Kacimbo, qui sera « toujours là pour lutter avec toi ! », et le traditionnel lâcher de ballons du haut de l'échelle des pompiers à 17 heures.

« *Tout un symbole*, reprend Christine, *car environ 800 ballons concrétisent la solidarité et donnent l'impression de ne pas être seul dans cette lutte qui, d'une certaine manière, dépasse nos frontières puisque certains des ballons sont retrouvés en Pologne, en Angleterre...* »

Alors rejoignez vite le combat des 6 000 malades atteints de la mucoviscidose en France. Car « vaincre, c'est vivre ! » ● A. L.



✕ SAVOIR PLUS
Dimanche 26 septembre de 10 h 30 à 18 heures. Bus 301 et 322 (toutes les dix minutes entre gare de Fontenay et Mairie-de-Montreuil). Faire un don (déductible d'impôt) : www.vaincrelamuco.org, par chèque à l'ordre de Vaincre la Mucoviscidose, 105, rue de Tolbiac, 75013 Paris, ou au 01 40 78 91 91 ou 06 60 45 94 40.

Le rendez-vous des associations

GENÈSE DE LA LAÏCITÉ

CONFÉRENCE En ouverture du cycle 4, le Centre civique d'étude du fait religieux (CCEFR) organise une conférence, jeudi 16 septembre à 20 heures, à la mairie de Montreuil. Cette réunion sera animée par Henri Pena-Ruiz, philosophe, maître de conférences, enseignant au lycée Fénelon, sur le thème : « Laïcité et politique ». Entrée libre.

✕ Renseignements au 06 89 36 08 73.

SOIRÉE INDE ET SENS

SOLIDARITÉ Le 1er octobre, les filles de l'association Vies du globe font un nouveau départ. Danses indiennes, défilé de tenues traditionnelles et gastronomie, entre deux plats biryani, tandoori ou au curry, et deux pas de danse des concurrents du concours « Trois minutes pour convaincre sur Bharati ». Kangné, Niakalé, Fodié, Jourdé et Mpoulo attendent toutes les bonnes volontés. 1er octobre dès 18 heures au parc Montreau. Points de vente : BIJ, régie de quartier du Bel-Air, Café La Pêche. Tarif : 15 euros en prévente. 20 euros sur place. Présentation des duos le 18 septembre (participation financière). Les dix duos sélectionnés concourront le 1er octobre pour remporter un week-end de 3 jours à Londres.

✕ Renseignements au 06 28 90 05 58.

DEVENEZ SECOURISTE

CROIX-ROUGE FRANÇAISE Vous avez l'esprit d'équipe ? Vous aimez l'action ? Vous avez du temps à consacrer à une cause utile ? Devenez secouriste bénévole. La Croix-Rouge de Montreuil recrute. Formé, équipé, encadré, vous agirez dans le cadre d'une équipe soudée. En tant que bénévole, vous participerez à des actions telles que : poste de secours, manœuvre, secours à victime (en collaboration avec le Samu 93), stade de France...

✕ Renseignements au 06 50 68 79 99 ou crf.montreuil@free.fr

COURS DE WOLOF

LANGUES VIVANTES L'association Code-Es (Co-développement Euro-Sénégal) reprend ses cours de wolof samedi 17 septembre à 16 h 30, à la Maison de quartier Lounès-Matoub, 4, place de la République. Tarif, 15 euros mensuels.

✕ RENSEIGNEMENTS au 01 48 59 42 02 ou 06 29 81 21 73.

CONCERTATION PUBLIQUE

La ligne 11 à l'écoute

Le 8 juillet, l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 s'arrêtait dans le Salon d'Honneur de la Mairie de Romainville pour une réunion d'information.

Cette réunion publique avait pour but de faire un état des lieux de l'avancement du projet et ses conséquences sur un territoire accueillant déjà des actions à l'échelon régional lancées par l'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 et présidée par Odile Gérault. Présidente de l'association et Maire des Lilas, et par Corinne Valls, Maire de Romainville, cette manifestation a permis de recueillir les impressions d'une assistance fournie et curieuse.

Prolongée d'environ 6 km, de son actuel terminus, "Mairie des Lilas" à Rosny-Bois-Perrier, la ligne 11 du métro offrira des connexions performantes avec la ligne de tramway T1, le RER E, le métro et le bus. Ça, c'est pour le projet initial. Mais avant de nombreuses études auront été menées pour dégager le tracé le plus pertinent.

Les enjeux du tracé

Deux tracés ont été étudiés. Le tracé 1 est entièrement souterrain et comporte cinq stations. Le tracé 2 comporte six stations et une partie en viaduc. Les deux tracés ont une longueur semblable et multiplions par deux la distance totale de la ligne, la portant ainsi à 17 kilomètres. Ce projet du prolongement de la ligne 11 du métro entend offrir une connexion maximale avec les réseaux de transports en commun déjà existants, participant ainsi au développement durable de la globalité du territoire. Rendu plus accessible, toutes les potentialités économiques et communales des secteurs concernés permettent une forte amélioration du cadre de vie des habitants, puisque devant parfaitement s'intégrer aux projets en cours et à venir de mise en relations des acteurs de Romainville avec ses environs.

Le prolongement de la ligne 11 participe tout autant des efforts des villes, et notamment Romainville, d'œuvrer pour une transformation harmonieuse des nouveaux quartiers qui seront desservis. L'arrivée de leurs moyens de transports accompagne l'offre de logements diversifiés côtoyant commerces et services à l'horizon 2020. Les participants à cette réunion d'information ont fait part de plusieurs interrogations concernant plus particulièrement leurs communes respectives.

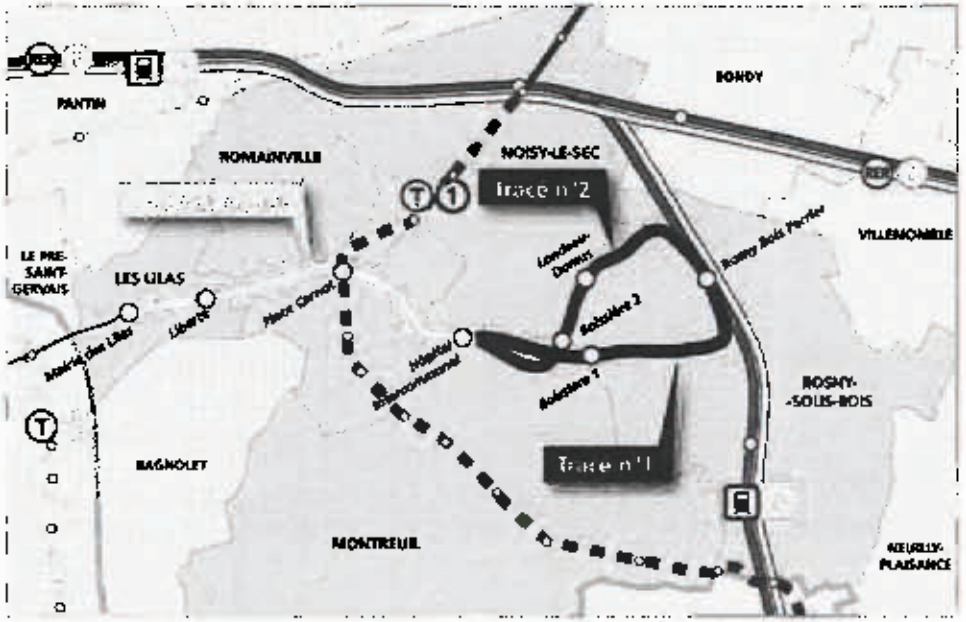
Serge Gainsbourg questionné

Ainsi, les romainvillois présents ont souhaité connaître les projets de la Ville concernant l'accès situé sur la Place Carnot et des commerces qui y sont présents. S'il est vrai que la création d'une station regroupant à la fois l'accès à une ligne de tramway et à une ligne de métro engendrera des perturbations, Corinne Valls a néanmoins tenu à souligner l'effort mené durant les travaux de l'OPH pour le réaménagement de la place Carnot. Conformément à la dynamique de requalification urbaine à l'œuvre notamment dans la rénovation du quartier Marcel Cachin, des mesures seront prises pour conserver la visibilité et l'ouverture des commerces et envisager, le cas échéant, leur redéploiement sur le territoire de la commune. Leur fermeture pendant la réalisation des opérations n'est donc pas envisagée.

Par ailleurs, la nouvelle ligne permettra aux élèves romainvillois du lycée Olympe de Gouges de voir leur temps de transport considérablement réduit, tout comme celui de nombreux autres parents d'élèves.



Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) organise la concertation préalable du 6 septembre au 8 octobre 2010. Moment de dialogue et d'échanges, elle a pour objectifs d'informer et de recueillir les remarques et avis de tous sur le projet. Elle se déroule sous l'égide d'un garant, désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), M. Jean-Pierre Tiffon. Personnalité indépendante, il est chargé de veiller à la libre expression des différentes opinions et à la qualité de l'information. L'Association de promotion de la ligne 11 souhaite que le plus grand nombre d'habitants puissent, non seulement suivre, mais aussi participer à ce projet. Ce dernier porte un grand intérêt technique se voit donc enrichi de 4 réunions de concertation. Elles invitent tous les habitants à s'y impliquer pour saisir l'ensemble des transformations du cadre de vie, qu'implique l'arrivée du métro. Échanges d'arguments et explorations des points de vue, autant de moments privilégiés pour que des décisions appréciées pour le plus



Le deux tracés à l'étude actuellement sont d'une distance identique. Ils multiplient par deux la longueur de la ligne 11.

d'aménagement du territoire un réel atout de mixité sociale et d'équipements scolaires participe également de l'amélioration du confort des élèves.

Les habitants des Lilas qui étaient venus à cette réunion ont pour leur part souhaité avoir des informations sur la zone de desserte de leur commune. La station "Liberté" en zone tarifaire 2 – qui pourrait s'appeler "Serge Gainsbourg", en hérault du poète – offrira un accès privilégié aux habitants du quartier des Sentes, des rues Saint-Germain et de la Liberté ainsi que de la cité Gagarine.

Des avancées partagées

Devant toutes ces modernisations, les principaux acteurs publics ne se privent pas de recueillir les avis de la population, première concernée par les transformations à venir. Réunions d'informations et ateliers thématiques ont été mis en place durant toute la durée du projet. Ces rencontres sont en effet les meilleurs moyens pour que l'ensemble des modifications puissent générer le moins de désagréments possibles.

Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) organise la concertation préalable du 6 septembre au 8 octobre 2010. Moment de dialogue et d'échanges, elle a pour objectifs d'informer et de recueillir les remarques et avis de tous sur le projet. Elle se déroule sous l'égide d'un garant, désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), M. Jean-Pierre Tiffon. Personnalité indépendante, il est chargé de veiller à la libre expression des différentes opinions et à la qualité de l'information. L'Association de promotion de la ligne 11 souhaite que le plus grand nombre d'habitants puissent, non seulement suivre, mais aussi participer à ce projet. Ce dernier porte un grand intérêt technique se voit donc enrichi de 4 réunions de concertation. Elles invitent tous les habitants à s'y impliquer pour saisir l'ensemble des transformations du cadre de vie, qu'implique l'arrivée du métro. Échanges d'arguments et explorations des points de vue, autant de moments privilégiés pour que des décisions appréciées pour le plus grand nombre fassent vivre l'extension de la ligne 11. Ces rendez-vous sont l'écho d'un travail mené en transversalité entre les membres de l'association au delà de toute passions confondues mais on ne peut agir sans prendre en compte les échanges, suggestions et critiques que la population pourra y formuler.

Prochaines réunions publiques

Rosny-sous-Bois / Noisy-le-Sec
Mardi 7 sept. 2010 - 19h
Centre commercial Domus
16 rue de Lorraine

Romainville
Jeudi 16 sept. 2010 - 19h
Le Trianon
1 Place Carnot

www.prolongementligne11est.fr

DÉBAT PUBLIC Michel Gaillard, garant de la concertation sur la désaturation de la ligne 13

« Dans une concertation, chaque avis compte »

À deux reprises, Michel Gaillard a occupé les fonctions de garant. Une mission essentielle qui permet aux citoyens de débattre d'un grand projet d'infrastructure. Alors que s'engage le débat public sur Arc Express, il revient sur l'importance de ce rendez-vous démocratique.



IDF : Quel est le rôle du garant lors d'une concertation avec les habitants sur un projet de transports par exemple ?

MICHEL GAILLARD : J'ai été nommé deux fois garant : pour la concertation sur le prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Fontenay-sous-Bois, et pour celle sur la désaturation de la ligne 13. Le garant est missionné par la Commission nationale du débat public (CNDP), créée par la loi Barnier de 1995. Cet organisme indépendant doit être saisi par les maîtres d'ouvrages lors de grands projets de construction d'infrastructures, saisine fondée sur des critères précis, tels le montant de l'investissement ou son impact sur l'environnement. Soit la CNDP décide alors que le projet doit être soumis à un débat public avec les habitants concernés, débat qu'elle organise et conduit elle-même, soit elle demande au maître d'ouvrage d'organiser une concertation, sous la houlette d'un garant. Le garant veille à ce qu'une information large, fidèle et transparente soit soumise au public, et que chacun puisse s'exprimer. Mais attention, le garant ne se prononce pas sur le fond du projet, c'est au public d'en débattre ! Sous le contrôle du garant, le maître d'ouvrage organise une phase d'information par voie d'affichage notamment, puis des réunions publiques, s'assure qu'un site Internet est créé pour recueillir des avis et des questions… Pendant la concertation, le garant peut prendre en charge l'animation des réunions en toute impartialité. Les modalités peuvent varier : pour la ligne 13 et le T1, j'ai choisi d'organiser des permanences où les habitants pouvaient venir s'informer et s'exprimer. Mais d'autres outils peuvent être mis en place : par exemple, pour la ligne 13, le Stif a organisé des rencontres en stations, pour le T1, des visites du tracé et des ateliers ont été organisés… Les permanences ont très bien fonctionné sur la concertation du T1, avec beaucoup de demandes du public, un peu moins pour la ligne 13… À la fin, le garant rend son bilan, le maître d'ouvrage aussi, en tenant compte des questions et des avis exprimés pour ajuster son projet.

IDF : Comment expliquez-vous le succès de ces concertations ?

MICHEL GAILLARD : Les projets de transports suscitent un grand intérêt chez les Franciliens : l'offre de transports et leur qualité conditionnent la vie personnelle et professionnelle des gens. Cet intérêt vient du fait que la concertation a lieu en amont de la réalisation du projet, pendant sa maturation, quand des options sont identifiées, et que rien n'est encore arrêté.

IDF : Que répondre à ceux qui disent « de toute façon, tout est déjà décidé » ?

MICHEL GAILLARD : C'est inexact ! Rien n'est décidé à l'avance. Par exemple le débat sur le T1 a fait émerger des propositions ; la concertation sur le projet Charles-de-Gaulle Express a entraîné des modifications du tracé ; pour la couverture de la RN 13 à Neuilly, le projet a été amendé grâce à la concertation… À chaque fois, je rappelle que le dossier n'est pas bouclé et que chaque avis compte. Même s'il est difficile parfois de concilier intérêt général et avis particuliers, il faut admettre que les maîtres d'ouvrage qui préparent des projets de cette importance sont des personnes compétentes. Cependant leur projet peut présenter des lacunes, des études pas assez approfondies, et c'est là que l'avis du public prend toute son importance ! Il est vrai que ce sont surtout les personnes qui ont des doutes qui assistent aux réunions. Mais leur participation est importante, surtout quand ils arrivent avec des idées, comme ce monsieur lors d'une réunion sur la désaturation de la ligne 13 qui proposait, en complément du projet du Stif, de modifier les tracés des lignes de bus autour de la ligne 13. Dans les deux concertations dont j'ai été le garant, loin d'assister à des dérapages, j'ai vu, au contraire, des gens très convaincus de leur point de vue, des contre-projets, des échanges très riches qui obligent le maître d'ouvrage à réfléchir à ses propositions. S'il n'y avait pas ces réunions, cela serait reproché au maître d'ouvrage. Le débat public, c'est sain ! ● ENTRETIEN RÉALISÉ PAR JULIE VITOU

DATES

1958 Naissance à Clermont-Ferrand.

1973 Diplôme d'ingénieur à Supélec.

1995 Directeur général d'une société de production et distribution d'électricité à Rio de Janeiro (Brésil), filiale du groupe EDF.

2005 Garant de la concertation sur le prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay.

2010 Garant de la concertation sur la désaturation de la ligne 13.

CHIFFRES CLÉS

- Depuis 2007, près de **12** projets de construction d'infrastructures ou d'aménagement en Ile-de-France ont été examinés par la CNDP et ont donné lieu à un débat public ou à une concertation.

- Parmi ces projets, **6** concernaient les transports.

- La dernière en date, la concertation sur la désaturation de la ligne 13, du 18 janvier au 12 février 2010, a donné lieu à **6** réunions publiques et à **3** rencontres avec des voyageurs en stations, réunissant plus de **700** personnes, tandis que le site Internet recevait plus de **500** avis ou questions sur le projet.

L'agenda

CULTURE



Vendredi 8 octobre : CINÉMA
« La Nouvelle Soirée », au cinéma le Trianon, avec la projection à 20 h de *Il était une fois dans l'Ouest*, de Sergio Leone, sur copie neuve restaurée. Bar ouvert dès 19 h. Présentation du film par Jean-Baptiste Thoret, critique.

Vendredi 8 octobre : THÉÂTRE
***La Tragédie comique*, spectacle de La Fabrique Imaginaire** (texte et conception : Ève Bonfanti et Yves Hunstad) : le voyage cosmique, grave et fragile, d'un acteur seul sur scène face au personnage qu'il incarne…
À 20 h 30 au Théâtre des Bergeries.

Jusqu'au samedi 9 octobre : PATRIMOINE
Exposition « Vivent les musiciens » sur le patrimoine musical contemporain de Noisy à la Médiathèque. Soirée de clôture le 9 octobre à 18 h à la salle Gérard-Philipe (cf. page 17).

Dimanche 10 octobre : CINÉMA
Fête du cinéma d'animation au Trianon : rendez-vous pour le jeune public avec des petits films en ombre chinoise et un atelier pour enfants à partir de 4 ans (sur réservation au 01 48 45 68 53).

Mardi 12 octobre : CABARET
Les Sea Girls, 4 sirènes à plumes et à paillettes, interprètent leur répertoire cocasse de « chansons à moustaches ». À 20 h 30 au Théâtre des Bergeries.



Dimanche 17 octobre : MUSIQUE
L'art lyrique dans tous ses états avec *O Carmen*, opéra clownesque, à 16 h au Théâtre des Bergeries. Autour de ce spectacle, rencontre avec Jean-Philippe Dejussieu, directeur du conservatoire, sur le monde de l'opéra et sur *Carmen* de Georges Bizet, à 15 h dans le hall du Théâtre.

Mercredi 20 et vendredi 22 octobre : THÉÂTRE
Représentation de *L'hiver, quatre chiens mordent mes pieds et mes mains* (Molière 2008 du meilleur spectacle jeune public) par la compagnie Pour Ainsi Dire en résidence à Noisy-le-Sec.
Le mercredi 20 octobre à 15 h et le vendredi 22 octobre 20 h 30 au Théâtre des Bergeries.
À partager en famille à partir de 7 ans.

Samedi 23 et dimanche 24 octobre : MUSIQUE
Concert de la Jeune Philharmonie de Seine-Saint-Denis, avec des œuvres de Francis Poulenc (*Concerto pour piano et orchestre* et *Stabat Mater, pour soprano, chœur et orchestre*) et de Erkki Salmenhaara (*Adagietto*). Le samedi 23 octobre à 20 h 30 et le dimanche 24 octobre à 15 h, à l'église Saint-Étienne de Noisy-le-Sec.

ASSOCIATIONS

Mercredi 6 et jeudi 7 octobre :
RÉSISTER ET RÉSISTANCE
L'association Ça Cartonne organise deux projections gratuites sur le thème de la Résistance au centre G.-Philipe (115 rue Jean-Jaurès) : *Résister toujours* de Franck Pavloff et *La Traque de l'affiche rouge* de Jorge Amat et Denis Peschanski mercredi 6 octobre à 20 h et *L'armée du crime* de Robert Guediguian jeudi 7 octobre à 20 h

Du vendredi 8 au dimanche 10 octobre :
LES FONDUS DE MERLAN
Découvrez le travail de certains artistes du quartier de Merlan, à la salle d'exposition de la place du Moulin Fondu. Vernissage et apéro-buffet vendredi 8 octobre à 19 h. L'exposition restera ouverte au public le samedi 9 et le dimanche 10 octobre, de 14 h à 19 h.



Dimanche 10 octobre :
VIDE-GRENIER
L'association « La case créole » organise sa brocante d'automne sur la place des Découvertes de 8 h à 18 h.
Renseignements 01 48 46 39 23 et 06 61 24 87 65.

Mardi 19 et mercredi 20 octobre :
BOURSE AUX VÊTEMENTS
Vente de vêtements d'hiver et d'accessoires, proposée par l'Association générale des familles.
Renseignements 06 03 83 03 45

CADRE DE VIE

Jusqu'au 8 octobre : TRANSPORTS



Concertation publique sur le projet de prolongement de la ligne 11 du métro. Exposition dans le hall de l'hôtel de ville et mise à disposition du public d'un dossier explicatif et d'une urne pour recueillir les remarques des habitants.
Plus d'informations sur www.noisylesec.fr et www.prolongementligne11est.fr

Dimanche 10 octobre : MARCHÉ
Mise en place d'un marché biologique tous les dimanches matins sur la place des Découvertes (cf. page 10)

Samedi 16 octobre : DÉCOUVERTE
À 11 h, matinée d'accueil pour les habitants nouvellement installés dans la commune et curieux d'en savoir plus à son sujet. Inscriptions avant le lundi 13 octobre (cf. page 11).

Ici Noisy n° 25 octobre 2010
Le magazine d'information municipale de la Ville de Noisy-le-Sec

Infos Lilas n° 96
octobre 2010

Conseil municipal du 29 septembre 2010

Principales délibérations

Visite du nouveau préfet

Le maire évoque sa rencontre avec le préfet Lambert aux Lilas, le 31 août dernier, et notamment deux sujets évoqués, la faiblesse des effectifs de police et les attributions de logement du contingent préfectoral aux Lilas.

Centre de Loisirs Jean-Jack Salles

Le maire indique que la municipalité a proposé, avec l'accord de sa famille, que le nom de Jean-Jack Salles, ancien maire des Lilas décédé il y a un an, soit donné au Centre de loisirs du boulevard Schuman, qui fût sa dernière réalisation.

Appels à initiatives de « Paris Métropole »

Dans le cadre de « Paris Métropole » (syndicat regroupant 170 collectivités territoriales d'Île-de-France), en liaison avec l'association « La Ruche des Lilas », la Ville des Lilas, soutenue par Est Ensemble, a lancé une initiative pour la re-pollinisation en milieu urbain, appelé « Metropolliniser pour préserver l'environnement ». Elle a pour objectif la promotion et l'incitation à l'implantation de ruches sur l'ensemble du territoire métropolitain.

La Ville des Lilas soutient également l'initiative de création d'un « Festival Metrociné ligne 11 » présenté par Est ensemble et l'ACTEP. Ce festival de cinéma autour de la ligne 11 du métro, se déroulerait dans les salles Art et essai le long du parcours actuel de la ligne et celui du projet de prolongement.

Expression libre des groupes politiques du conseil municipal

Groupe des élus communistes

Assez messieurs Sarkozy, Fillon, Woerth. Nous ne lâcherons rien.
Les manifestations contre la réforme des retraites des 7 et 23 septembre l'ont prouvé. Maintenir la retraite à 60 ans à taux plein le gouvernement dit : ce n'est pas possible. Parce qu'il refuse de toucher à autre chose qu'aux revenus des salariés, il fait peser 85 % des efforts de son projet de loi sur eux, faire autrement c'est possible mais cela n'est pas dit dans les médias. . Dans le projet de loi alternatif qu'ils ont déposé à l'assemblée nationale, les députés communistes et parti de gauche militent pour une nouvelle contribution des revenus financiers des sociétés financières et non financières à un taux de 9,3 % ce qui apporterait un surcroit de recettes d'environ 30 milliards d'euros. C'est la cour des comptes qui, à plusieurs reprises, a brocardé les politiques d'exonérations sociales qui, au nom de la « réduction du coût du travail », amputa la protection sociale de près de 30 milliards d'euros. Le volume des cotisations sociales a continué d'augmenter + 19 % entre 1993 et 2009, mais n'a pas suivi celui du PIB + 33 % ni celles des revenus financiers des entreprises et des banques +143 %. 1 million d'emplois crée, c'est 5 milliards de cotisations supplémentaires pour les retraites. Le PCF propose que les aides de l'Etat consacrées à compenser les exonérations soient réorientées vers des fonds nationaux et régionaux visant au développement de la formation et de l'emploi. Les vraies solutions sont là, pourquoi les ignorer ?

M. DJERBOUA, C. ERMOGENI, C. . ASNON, maires adjoints, R.CASAGRANDE, D. FRANÇOIS, L. GALDUBOIS, G. MESLIN, conseillers municipaux.

Groupe Ensemble pour Les Lilas

Un point d'information sur la Communauté d'agglomération à laquelle notre ville appartient avec 8 autres villes. Elle se met en place (rappelons l'opposition renrésente 5 élus communautaires sur 91). Des locaux ont été loués sur Romainville (l'ancien bâtiment Roussel-Uclaf), du personnel a été embauché, du matériel acheté, un logo a été choisi, et naturellement un budget est mis en place. Les premières opérations sont lancées : n cabinet d'études fera des propositions sur la faisabilité d'une gestion différente de celle du SEDIF (syndicat des eaux d'Ile de France) et du coût de l'eau, où tous les éléments devront être pris en compte, sans oublier les infrastructures (usines et tuyaux). Certains nous prédisent une économie avec une gestion publique, d'autres pensent qu'une bonne négociation devrait permettre de réduire les coûts . Attendons les résultats de l'étude lancée pour avoir un avis objectif et la re un choix, c'est plus sage. L'appel d'offre concernant le ramassage des ordures ménagères sur l'ensemble de l'agglomération, qui est une de ces nouvelles compétences, est lancé. Cette opération devrait être un gain économique pour tous, en tout cas c'est ce qui nous est annoncé. Bien entendu nous surveillerons la baisse de la taxe correspondante sur nos feuilles d'impôts locaux de 2011 ; Nous rappelons que les 9 maires ont exclu l'hypothèse d'un impôt local supplémentaire et qu'il s'agit de réaliser des économies d'échelle et de mutualiser certains coûts et certaines ressources.

C. SYLVAIN, F. THOREAU, C. RINGUET, J.UZAN, J.-C. DUPONT

Groupe UDAC

Il est temps de choisir
Est-ce un message que tu m'envoyais ? Une prémonition ? Plus la date de l'anniversaire de ton décès approchait et plus tu étais dans mes pensées. Tu t'agitais, tu m'agitais, pourquoi donc ? Ce jour d'août où tu me murmurais très fort à l'oreille, tu sillonnais avec moi comme au bon vieux temps beaucoup de rues de la ville, tu notais les arbres à remplacer, les candélabres, les trous des trottoirs à refaire... Une manie ! J'entendais aussi beaucoup de gens parler de toi, penser toujours à toi. Une année vient de s'écouler. Lors de mes déplacements sur tout le département, j'ai entendu citer ton nom, Jean-Jack Salles, évoquer ta forte personnalité, ta passion pour la ville des Lilas. Ailleurs en Ile-de-France, de même, car tu fus bien une sorte de « chef d'orchestre culturel » de la Région, rendant possible l'accueil de spectacles de haute qualité dans plein de lieux culturels nouveaux, ou rénovés : à St Denis, Villarceaux, Maisons-Alfort, Nosy-le-Grand, Châtenay-Malabry... Le Festival d'Ile-de-France en est encore une vitrine, chaque automne, avec une soirée ici aux Lilas. Alors, Monsieur le Maire, pourquoi tarder à concrétiser l'hommage à votre prédécesseur ? Il serait élégant de votre part de choisir de donner son nom à un lieu qui ait un sens fort. C'est trop tard pour le parc communal du centre-ville, créé en 20années d'acquisitions foncières, mais il reste le secteur des terrains qui vont servir à l'implantation de la maternité des Lilas, avenue Pasteur, 3 300 m2 acquis à son initiative encore, il y a 10 ans. Préférer un équipement culturel comme l'Espace d'Anglemont ou choisir le Centre de Loisirs, pour transmettre sa mémoire et son énergie aux petits Lilasiens, serait aussi de votre part un geste symbolique fort.

Georges AMZEL, conseiller municipal

Groupe des élus Verts

L'eau ne tombe pas seulement du ciel. .
Les habitants de notre communauté d'agglomération, baptisée « Est ensemble », le savent déjà . l'opportunité nous est donnée de faire le choix d'une véritable gestion publique de l'eau. Le SEDIF, syndicat intercommunal d'Île-de-France, a reconduit en juin dernier - pour au moins six ans - le contrat qui le lie avec Véolia. Une occasion a ainsi été perdue pour les communes adhérentes de reprendre le contrôle d'un service public, très lucratif pour les multinationales de l'eau. Est ensemble a décidé d'étudier les alternatives à une adhésion au SEDIF. Cet automne vos élus communautaires pourront faire preuve d'imagination et de volonté pour organiser la gestion du service de l'eau au plus près des intérêts de nos habitants. Outre une baisse du prix de l'eau, 10 à 30 % selon les régies existantes, ce passage en gestion publique permettrait d'agir sur le long terme, pour une gestion durable de la ressource en eau. La reconquête des compétences et la recherche d'innovations (récupération des eaux pluviales, utilisation de « l'eau grise » pour le chauffage urbain, par ex.) sont des enjeux de cette réappropriation publique. L'eau potable est un bien précieux, qui fait défaut pour une grande partie de l'humanité, y compris sur notre territoire. Elle doit être gérée comme « un bien de responsabilité collective », avec intelligence et sans profits financiers. Vos élus écologistes sont engagés avec conviction dans cette reconquête d'un service public de qualité, à l'échelle de nos 400 000 habitants.

C. FALCOZ, C. PAQUIS, N. KARMOCHKINE, P. STOEBER, I. OLIVER-BARBREL, B. BERCERON-SIGWALD, M-G. LENTAIGNE.

Infos Lilas n° 96 octobre 2010

Conventions avec des associations
Des conventions d'objectifs ont été passé avec l'Observatoire de la diversité culturelle (ODC), Khiasma, ainsi qu'avec plusieurs associations caritatives : le Secours populaire, l'Armée du Salut, Mosaïques, les Restaurants du cœur et SAS 93.

Expérimentation de la vidéosurveillance : comité d'éthique et charte de déontologie
Le conseil municipal a adopté une charte de déontologie relative au fonctionnement de cet outil mis en place sur trois sites expérimentaux. Cette charte prévoit la création d'un comité d'éthique qui formulera des avis et recommandations au maire sur les conditions de fonctionnement du système et pourront auditionner toute personne utile à la bonne appréciation de la vidéosurveillance.

Acquisition d'un délaissé de terrain, à l'euro symbolique
La Ville est autorisée à acquérir à l'euro symbolique un délaissé de terrain propriété d'un bailleur, sente des Œuillets, afin d'assurer un meilleur entretien de la parcelle et de permettre l'édification d'un mikvé (bain rituel de la communauté israélite) sur une partie de celle-ci.

Halte-jeux de la CAF
La Ville reprend en charge l'activité de la halte-jeux auparavant gérée par la CAF (38, bd du Général-Leclerc). Pour cela, elle a demandé le transfert de l'agrément de la CAF à la Ville. Par la même occasion, la commune reprend à son compte la gestion du lieu enfants-parents également situé dans les locaux de la halte-jeux (cf article page 10).

Derniers jours pour la concertation sur le prolongement de la ligne 11 du métro

Il reste quelques jours pour donner son avis sur le projet de prolongement et les deux tracés proposés. L'exposition en mairie se tient jusqu'au 8 octobre et un registre est à disposition pour recueillir les remarques.

Prochaines réunions des groupes d'action municipale de quartier

Thème : la propreté des Lilas

Quartier Decros-Convention
Mardi 12 octobre - 19 h 30
Mairie des Lilas
Salle des mariages

Quartier Sentes-Floréal
Jeudi 21 octobre - 19 h 30
Centre culturel Henri-Dunant
36, bd du Général-Leclerc

Quartier Romain-Rolland
Jeudi 14 octobre - 19 h 30
Mairie des Lilas
Salle des mariages

Quartier Charles-de-Gaulle
Mardi 26 octobre - 19 h 30
Espace culturel d'Anglemont
35, place Charles-de-Gaulle

Quartier Bruyères-Chassagnolle
Mercredi 20 octobre - 19 h 30
Lilas en scène
23 bis, rue Chassagnolle

Quartier de l'Avenir
mercredi 27 octobre - 19 h 30
Espace sportif de l'Avenir
5, bd Jean-Jaurès

Permanences de C. Bartolone et de M. Legrand



La permanence du député de Seine-Saint-Denis, Claude Bartolone, aura lieu vendredi 29 octobre, de 16 heures à 19 heures. Prendre rendez-vous le jour même au 01 43 62 82 02.



La conseillère régionale d'Île-de-France, Martine Legrand, reçoit sur rendez-vous, à prendre au 01 49 47 73 10, en mairie du Pré-Saint-Gervais.

Prochain conseil municipal

mercredi 17 novembre, à 19 h 30

Mairie des Lilas

Salle des mariages et du conseil (1er étage)

La ligne 11 avance

Inscrit au schéma directeur général d'Île-de-France en 2007, le projet de prolongement de la ligne 11 du métro jusqu'à Rosny-sous-Bois a franchi une nouvelle étape le 18 septembre dernier à Romainville. Organisées par le STIF (syndicat des transports d'Île-de-France), sept réunions avec la population et réunions publiques et 3 rencontres de proximité auront lieu dans les villes concernées par l'élargissement de la ligne 11 du métro. Le 6 septembre dans la salle du cinéma Le Trianon, les riverains de ces villes étaient venus nombreux.

Cette opération de concertation, qui s'est particulièrement intéressé à l'association des maires pour le prolongement de la ligne 11, rassemble en un collectif les élus des villes concernées, étroitement suivie avec une attention toute particulière par les habitants. Après cette tenue à Rosny-sous-Bois, au centre commercial Domus, et avant celle de restitution des débats à l'Hôtel de Ville de Rosny-sous-Bois le 4 octobre, le rassemblement de Romainville a permis de confirmer l'engouement des habitants pour ce projet et la tenue de concertation des élus.

Quatre réunions publiques ouvrent tout le territoire de la future extension : un site internet dédié exclusivement au projet où les habitants peuvent déposer leurs avis, y poser des questions. Le Stif n'y va pas par quatre chemins pour évaluer la viabilité et la cohérence du tracé de la future ligne 11.

De quoi s'agit-il ? Ces réunions s'inscrivent dans le cadre des études préalables menées par le Stif d'une extension de plus de 8 kilomètres à la ligne 11 du métro. L'objectif est notamment d'avoir "une vision des avis des habitants et des élus", annonçait en ouverture le garant des débats, monsieur Tréton, de la commission nationale du débat public.

Il s'agit de confronter les propositions du projet présenté par le Stif à la réalité du terrain. Déjà, Corinne Valls rappelait en ouverture des débats que "Romainville fait dans ce dossier preuve d'opportunité puisque les premiers débats dans la ville ont eu lieu en décembre... 1900 !". C'est dire que le projet est ancien.

C'est ce qu'ont pu remarquer messieurs Benjamin Gaussin de la RATP, Cédric Gerbier chargé des opérations à caractères techniques au Stif, Jean-François Hétus, directeur des projets du syndicat parisien, Alain Amedro du Conseil régional et Bernard Bory, représentant de l'Etat. Rapidement, une constatation commune se dégageait : "Il n'est pas question que soit la ville, les habitants se sentent concernés et avec leurs élus parlent le même langage pour que cette extension soit réalisée. Un bon point pour un territoire fort en projets avec de nombreux équipements en gestation dont la BAPU, et dans l'importante population est amenée à rapidement évoluer" notait le garant de la commission nationale du débat public.



Toutes les questions ont pu être posées : la date des travaux, l'impact que ces derniers auront pour le petit commerce, les avantages de l'arrivée de telles infrastructures, mais aussi des questionnements sur le positionnement des stations, sur les tracés proposés... A l'une ou l'autre des élus et techniciens du Stif et de la RATP ont été pendant plus de deux heures soumis aux diverses interrogations de la population.

A l'issue de cette concertation, au premier semestre 2011, un plan de la concertation permettra aux décideurs d'évaluer l'opportunité du projet. Mais comme l'ont note messieurs Hétus "cette future extension ne peut être que le gage d'accélération du traitement d'un projet porteur d'espoir soutenu par les principaux". Monsieur Bory notait quant à lui que le vœu "pour parler de vos territoires est mis". Quant au représentant du Conseil régional, monsieur Amedro, c'est "le pourcentage des débats" qui risque de faire pencher à l'avenir positivement la balance. Après de 2011, année où l'ensemble des avis et des études complémentaires auront lieux, à 2013, date du début des travaux, tous les moments où la population est invitée à donner son avis dans un climat de respect des positions de chacun est une occasion à saisir.

L'extension du métro c'est un gain de temps de plus de 50 minutes de la place Carnot à République, on passera à 26 minutes. C'est aussi la réorganisation du réseau de bus et offrir des connexions performantes avec la ligne de tramway T1, le RER E, et bien sûr, le réseau de métro déjà existant, et la possibilité de transporter plus de 10 000 voyageurs en plus. Le coût du projet est estimé à 320 millions d'euros, financé par le Stif, l'Etat et la Région.

Dératisation

La Ville de Romainville procède à la seconde campagne générale de dératisation de l'année des réseaux d'assainissement et des bâtiments communaux à partir du lundi 25 octobre. Il est proposé à tous les habitants de participer à cette lutte collective en procédant à la dératisation des parcelles privées. À cet effet, une distribution gratuite d'appât raticide sera faite à la population le mardi 26 octobre et vendredi 29 octobre sur la Place du marché du centre ; le mercredi 27 octobre au marché du Chemin Vert ; et le jeudi 28 octobre devant le magasin Lidl. Afin que cette campagne de dératisation donne les meilleurs résultats, il est indispensable que tous les habitants ayant constaté chez eux la présence de rongeurs se présentent dans un des lieux de distribution pour se procurer la quantité de produit raticide nécessaire au traitement de leurs propriétés.

Rens. : Service Hygiène-santé 01 49 15 55

Le marché à gagner

Dimanche 10 octobre de 8h30 à 12h30, le marché du Centre va offrir quelques réjouissances. Si vous vous y promenez, 38 parmi gants temps par les commerçants, soit dix légumiers de victuailles vous y attendent. Les commerçants présents dans les allées du marché et au dispositif chacun d'un seul panier proposera aux vents des palais à pour que une fois tirées au sort permettront aux chanceux de remporter le lot. En outre, diverses cabots seront aussi distribués.

Fêtons à Noël ! d'autres surprises animeront le marché du Centre.



Monoxyde de carbone

Toute combustion du carbone incomplète, due à une insuffisance d'air ou d'oxygène, est source de monoxyde de carbone (CO) (charbon, bois, gaz naturel, fuel, essence, fuel...).

Ce gaz, le CO, est un gaz toxique, inodore, incolore, à peine plus léger que l'air et se mélangeant donc très vite avec celui-ci. Il est source de désagréments, de problèmes de santé ou de mauvaises intoxications au monoxyde de carbone se produisent surtout l'hiver, alors il est important d'y penser dès à présent.

La prévention de ce danger consiste en l'entretien et au bon usage des installations de chauffage. Quelques mesures de précautions s'imposent une fois l'automne arrivé. Cheminée-eau, pièces à charbon, bouches de ventilation obstruées sont les principales causes de malaises dus au monoxyde de carbone.

Les poêles à bois ne sont pas conçus pour un usage en continu. Lorsqu'ils fonctionnent en permanence, ils deviennent dangereux.

Des appareils de chauffage, de production d'eau chaude mal entretenus et une mauvaise aération du logement peuvent provoquer ce type d'intoxication. Ce gaz, invisible et inodore, agit comme un gaz asphyxiant qui peut être mortel en moins d'une heure. En cas de maux de tête, de nausées, de vertige et en cas de soupçon d'intoxication, il est recommandé d'aérer les locaux, d'arrêter les appareils à combustion, d'évacuer les locaux et d'appeler les secours en composant le 15, le 18 ou encore le 112.

Le monoxyde de carbone est la première cause de mortalité par intoxication en France.

La plupart des intoxications au CO sont dues au dysfonctionnement des appareils de chauffage et de production d'eau chaude mais aussi à un défaut d'entretien.

Le chauffe-eau représente un exemple de cas d'intoxication le plus fréquemment rencontré : installé dans la salle de bain, les bouches de ventilations peuvent être obstruées être gênées dans leur fonctionnement. La vapeur d'eau empêchant l'accès de l'air au chauffe-eau, elle provoque la formation de monoxyde de carbone.

Attention, les chauffe-eau non raccordés à un conduit d'évacuation sont formellement interdits à la vente et à l'usage depuis 1998.

Par ailleurs, les poêles à bois [illegible]



MURS ANTIBRUITS

Noisy-le-Sec marque son engagement



Pour financer la résorption des points noirs du bruit ferroviaire, notamment aux abords du Petit Noisy, la commune va réaliser un effort important.

Depuis 2001, les sites de Noisy-le-Sec et de Bondy longés par les voies ferrées sont reconnus « points noirs du bruit ferroviaire ». Grâce à la persévérance des collectivités locales et des associations, un programme de résorption, comprenant la réalisation de 12 murs antibruits (dont 9 concernent Noisy-le-Sec) a été élaboré. Lors du comité de pilotage, le 26 mars dernier, les partenaires engagés se sont mis d'accord sur le contenu et le financement de ce programme, d'un coût total estimé à 23,2 millions d'euros.

Conformément à cet accord, ces investissements seront supportés par l'État à hauteur de 20 %, par Réseau Ferré de France pour 13 %, par l'ADEME - Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie - pour 42 %, et par la Région pour 20 %. Il restait à préciser la répartition des 5 % (soit 1,16 million d'euros) restants, entre les autres collectivités locales.

Le Département de la Seine-Saint-Denis et les communes de Bondy et de Noisy-le-Sec se sont répartis les 5 % restants (1,16 million d'euros) sur la base de différents critères (nombre de personnes protégées, linéaire et coûts des murs).

Pour marquer sa volonté de faire aboutir ce programme, la Ville de Noisy-le-Sec s'est engagée à hauteur de 464 000 euros (2 % du financement total), son homologue de Bondy participant à hauteur d'un peu plus de 300 000 euros (1,33 %). Cette convention de financement a été approuvée lors du conseil municipal du 30 septembre. Prochaine étape dans le déroulement du programme de résorption des points noirs du bruit ferroviaire, la fin de l'étude d'avant-projet d'ici la fin de l'année 2010. Prévus en 2012, les travaux pourraient être achevés en 2014.

LA MOBILITÉ AUJOURD'HUI. Jusqu'au mois d'avril 2011, une grande enquête sur les déplacements quotidiens dans la région est réalisée par TNS-Sofres pour le Syndicat des transports d'Île-de-France. Au total, 18 000 foyers seront sollicités (notamment de Noisy-le-Sec) pour un entretien à leur domicile. Tous les membres du foyer doivent être interrogés le même jour. Les résultats serviront uniquement à définir des politiques concrètes et adaptées aux besoins des Franciliens. Ils ne seront pas exploités à des fins commerciales.

Pour en savoir plus : **www.egt.stif.info** Tél. 0 800 006 136 (appel gratuit à partir d'un téléphone fixe).

PROLONGEMENT OUEST DU RER E. Le débat public, sous l'égide de la Commission nationale du débat public, concernant le projet de prolongement ouest de la ligne E du RER (de Haussman/Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par La Défense) se déroule jusqu'au 19 décembre.

Des réunions publiques sont proposées dans les communes concernées par ce tracé.

Pour connaître le calendrier de ces réunions et en savoir plus : **Web : www.debatpublic-rer-e.org** Tél. 0 800 618 618

Inscription listes électorales

L'année 2011 sera une année électorale. Pour pouvoir y participer en votant, certaines informations sont à retenir dès aujourd'hui. Il est possible de déposer une demande d'inscription en mairie à tout moment de l'année.



Si la demande d'inscription avant le 30 décembre, dernier jour ouvrable du mois de décembre, l'électeur pourra alors voter à compter du 1er mars 2011. Si la demande est déposée après le 30 décembre, elle sera prise en compte dans le cadre de la prochaine révision des listes électorales, et il ne sera possible de voter dans la nouvelle commune d'inscription qu'à compter du 1er mars 2012. La possibilité de voter en 2011 dans votre ancienne commune d'inscription sera donc une réalité.

A chaque bureau de vote correspond une liste électorale. Toutes les listes électorales font l'objet d'une révision annuelle au cours d'une période qui débute le 1er septembre et s'achève le dernier jour du mois de février. Cette révision est prise en charge par une commission administrative qui examine toutes les rectifications à apporter. A compter du 10 janvier les services municipaux affichent en mairie, pendant 10 jours, un tableau rectifiant des listes électorales qui peut être consulté au cours de cette période par les électeurs. Des timbres sont à votre disposition pour vous y inscrire sur une liste d'émargement supplémentaire.

En effet, pour pouvoir exercer son droit de vote, il est nécessaire d'avoir la qualité d'électeur, c'est à dire être majeur, de jouir de ses droits civils et politiques et de justifier d'une attache avec la commune (d'être domicilié, d'y résider depuis six mois au moins de façon continue et effective, soit y payer depuis cinq ans au moins la taxe foncière, la taxe d'habitation).

De même, il est possible d'entreprendre des démarches de radiation des listes lorsque l'on quitte une commune. La nouvelle commune prend en charge les demandes de radiation auprès de l'ancienne commune à l'aide de l'avis qui est établi lors du dépôt de la demande signé par l'électeur. Attention : il n'est pas utile de se réinscrire chaque année sur les listes électorales. La réinscription n'est rendue obligatoire que lors de déménagement, même à l'intérieur d'une même commune. En cas de déménagement, il s'agit d'un changement d'adresse et donc d'un changement de domicile, ce qui peut impliquer une affectation à un nouveau bureau de vote et donc de liste électorale. Négliger la démarche du nouvelle inscription aura pour conséquences de ne pas recevoir les courriers adressés dans le cadre des opérations électorales envoyés à l'ancienne adresse. En l'absence d'indication, la mairie considérera que l'électeur n'est plus domicilié dans la commune et pourra demander sa radiation des listes.

L'inscription sur les listes électorales de sa commune est une obligation, mais la seule sanction consécutive au fait de ne pas être inscrit est celle de ne pas pouvoir voter. Le vote n'est pas obligatoire en France contrairement à d'autres pays et repose sur la volonté de chaque citoyen.

Service affaires générales
Hôtel de Ville - 4, rue de Paris

Tél. : 01 49 15 55 45

Courriel :
affaires.generales@ville-romainville.fr

Les groupes de l'opposition du conseil municipal ont tous la possibilité de s'exprimer ici sur les thèmes de leur choix. Toutefois, les propos insultants ou diffamatoires n'ont pas leur place dans cette rubrique.

QUAND L'ARGUMENT ÉCOLOGIQUE NE TIENT PLUS!

Le 15 octobre dernier, l'Association technique pour l'eau et l'environnement (Astee) a fait le point sur les dispositifs consistant à collecter les déchets dans un réseau souterrain de canalisations par le biais de bornes aériennes.

"Malgré les atouts du système, indéniables en termes d'esthétique, d'accessibilité et de réduction des nuisances, la question du coût demeure un frein notoire à son développement. Pour soutenir et réduire les coûts d'exploitation, il est jugé opportun que la pratique de quartier est nécessaire mais, pour l'heure, son niveau est à l'étude. Quant au coût moyen par tonne de déchets ménagers collectés, il serait de 230 euros, soit plus du double d'un dispositif classique. Dernier point noir, le bilan énergétique. En effet, la consommation électrique du dispositif est élevée et même si ses défenseurs parlent de privilégier le recours à l'électricité renouvelable, on peut gager que la facture finale pour la collectivité urbaine restera salée".

On n'est pas nous qui le disons, cette fois!

Joelle LABBEZ, Philippe JACQUOT UMP-NC

POUR UNE GESTION PUBLIQUE DE L'EAU

Le 9 novembre prochain, les élus de l'agglomération Est Ensemble décideront de la possibilité de créer un nouveau service public de l'eau pour nos neuf communes ou d'adhérer au SEDIF (syndicat des eaux d'Ile de France) qui délèguera la gestion « de bien commun de l'humanité » à la multinationale Veolia.

Le 23 novembre prochain au Palais des fêtes de Romainville, les représentants de nos communes voteront sur l'un de ces scénarios en prélevant là, une grande responsabilité ! Car il est légitime qu'un débat s'instaure sur les faisabilités techniques d'un partenariat avec l'Eau de Paris pour connaître ses capacités de fournisseur, sur les compétences nécessaires à acquérir pour en assurer les travaux, nous ne pouvons continuer à payer une des eaux les plus chères de France (1,75 euro/m3 actuellement contre 1,05 euro/m3 pour Paris qui a fait le choix d'une régie publique) et à accepter une gestion qualifiée de totalement opaque par la cour régionale des comptes et l'association « Que choisir » ! Quand on sait enfin que le SEDIF devra investir dans les 6 ans, 575 millions d'euros pour renover ses usines vieillissantes, on se dit que le choix est assez simple finalement.

Stéphane Weisselberg, groupe citoyen
Militant d'Europe Ecologie

PASS NAVIGO À TARIF UNIQUE : OUI, MAIS À QUEL PRIX ? (Se déplacer à Romainville - 2ème partie)

M. Huchon, Président du Conseil régional souhaite enfin mettre en place cette mesure indispensable pour tous les Franciliens. Le seul bémol, c'est son prix. Et comme d'habitude les usagers des bus 126, 129, 318 et 322 paieront plus cher. En cela après une nouvelle augmentation de 6,25% et la suppression d'aide à la carte imagin'R pour les jeunes par le département.

Un Pass Navigo pour des transports à tarif unique pour tous, quelque soit le lieu où on habite en Ile-de-France, c'est possible. Il faut en finir avec « la triple peine » : plus on habite loin du centre, plus on s'éloigne dans les temps de transport, plus on paye cher ! Généralisons le tarif appliqué aujourd'hui aux zones 1 et 2. Cela permettra d'abaisser l'abonnement mensuel à 56 euros pour tous, et le faisant financer par la région et par le déshiérement du versement transports des entreprises. Au moment où on parle du Grand Paris et du prolongement du métro de la ligne 11, il est indispensable que nous soyons tous sur pied d'égalité. Un Pass Navigo à tarif unique, c'est la première condition pour faire de Paris et sa périphérie une métropole digne de ce nom.

Les élus communistes : S. Dauvergne, L. Pagaeur, C. Guyard

« Est Ensemble » dont fait partie Romainville doit choisir par qui sera gérée la distribution de l'eau courante dans les neuf communes : soit la laisser la gestion au trust Veolia, soit une gestion publique de l'eau.

Nous ne savons pas ce que donnerait une gestion publique en liaison avec Paris qui a déjà remunicipalisé l'eau. Ce que nous savons pas contre, c'est que Veolia nous a surfacturé l'eau pendant des décennies, n'a pas fait les investissements nécessaires comme enlever le plomb, pour lequel elle a été payée. Et Veolia s'est arrangé pour que le cabinet d'audit consulté par Est Ensemble fasse un rapport qui lui favorise. Les trois groupes qui se partagent le marché français de l'eau ont mis en place un système qui rend impossible tout contrôle sérieux de leurs factures et de leurs résultats.

Nous sommes pour une gestion publique de l'eau qui ne doit en aucun cas se traduire par une hausse des prix pour la population. Nous avons déjà payé plusieurs fois les investissements réalisés et ceux qui restent dû l'être. Les économies qu'occasionnera cette d'une gestion publique doivent être à la charge de Veolia.

Olivier Trépelou, Lutte Ouvrière - 06 07 26 62 69
lo.romainville@free.fr

ontact Contacter Le webmaster

R echerche
Recherche

A uthentification
- Identifiant :
- Mot de passe :
- Connexion
- Mot de passe oublié ?
- Inscription

Les projets et réalisations
Navette 545Tramway T1
Métro 11

L e prolongement de la ligne 11 du métro **Envisagé depuis 1900, le prolongement de la ligne 11 est inscrit au Contrat de Plan État Région 2007-2013 sur la ligne « étude et premier travaux ».**

Le projet vise à créer de nouvelles stations de métro pour relier l'actuel terminus de la ligne « Mairie des Lilas » au RER E de la gare Rosny-Bois-Perrier et il permettra de correspondre avec la ligne du T1 prolongée vers Val-de-Fontenay.

Des études menées depuis 1996 ont porté sur deux tracés possibles :

Le **tracé 1** présente 5 nouvelles stations sur une longueur de 6,2 km

- Les Lilas – Liberté
- Romainville - Place Carnot
- Montreuil - Hôpital intercommunal
- Noisy-le-Sec - Boissière
- Rosny-Bois-Perrier-RER

Le **tracé 2** présente 6 nouvelles stations sur une longueur de 5,4 Km

- Les Lilas – Liberté
- Romainville - Place Carnot
- Montreuil - Hôpital intercommunal
- Noisy-le-Sec Boissière 2
- Noisy-le-Sec – Londeau /Domus
- Rosny Bois Perrier-RER

La variante du tracé 2 par le secteur des Guillaumes emprunterait, sur les limites communales Noisy-le-Sec / Rosny-sous-Bois, un viaduc d'une longueur de 800 mètres sur lequel sera implantée une station aérienne desservant la ZAC des Guillaumes et le Londeau.

C'est à la suite de ces études que le STIF a approuvé le dossier d'objectif et de caractéristiques principales (DOCP) du projet le 9 décembre 2009.

Les prochaines étapes consisteront à saisir la commission nationale du débat public (CNDP) pour que soit présentée l'insertion des 2 tracés au public. Viendront ensuite les études sur le schéma de principe.

- Petite enfance
  - Structures d'accueil
  - Relais assistants maternels - RAM
  - Modalités d'inscription en structure d'accueil petite-enfance
  - Centres de PMI
- Enfance
  - Ma page
  - Scolarité
  - Restauration scolaire
  - Accueils de loisirs
  - Centres de vacances
- Jeunesse
  - Structures
  - Agenda
  - Activités
  - Etablissements scolaires
- Seniors
- Actualités

- Cadre de vie
  - Environnement
  - Logement
  - Travaux / Génie urbain
  - Urbanisme
  - Quartiers
  - Projets urbains
    - Les outils d'aménagement du territoire
    - Le Plan local d'urbanisme
    - Les grands projets
  - Transports - Déplacements
    - Comment venir à Noisy
    - Les projets et réalisations

- Ensemble
  - Service de la vie associative et des relations publiques
  - Associations

- Économie
  - S'implanter à Noisy
  - Entreprises
  - Commerces
  - Marché aux comestibles
  - Annuaire professionnel
  - Bourse aux locaux vacants
  - Marchés publics
  - Finances locales

- Sport
  - Service municipal des Sports
  - Activités
  - Équipements sportifs
  - Associations sportives
  - Agenda

Téléchargement  Tracés du prolongement de la ligne 11 du métro - été 2010

Noisy-News
- Abonnement à la newsletter de la Ville
- Désinscription de la newsletter de la Ville

ontact Contacter Le webmaster

R echerche
- Recherche

A uthentification
- Identifiant :
- Mot de passe :
- Connexion
- Mot de passe oublié ?
- Inscription

Les projets et réalisations
Navette 545Tramway T1
Métro 11

L e prolongement en chiffres
- **6 km** de prolongement (portant à 12 km la longueur totale de la ligne : 12 km)
- 1 métro toutes les **105 secondes** en heure de pointe
- **5 voitures** par rames.
- une large amplitude de service de **5 h 30 à 1 h** (étendue le vendredi et le samedi).
- entre **65 000 et 71 500 habitants et employés** desservis et environ **10 000 utilisateurs** nouveaux (par heure de pointe) sur l'intégralité du parcours
- un gain de temps pour un trajet moyen estimé à **8 à 9 minutes** le matin
- un bilan carbone significatif : plus de **3 000 tonnes** équivalent CO_2 économisées par an.
- un coût estimé à **820 millions d'euros** pour les infrastructures et à **140 millions d'euros** pour le matériel roulant.

L igne 11 : le calendrier du projet
- **du 6 septembre au 8 octobre 2010 : concertation**
- 2011 : schéma de principe
- 2012 : enquête publique
- Fin 2013 : démarrage prévisionnel des travaux
- 2019 : mise en service prévisionnelle du prolongement

L e prolongement de la ligne 11 du métro Suite

Envisagé depuis 1900, le prolongement de la ligne 11 est inscrit au Contrat de Plan État Région 2007-2013 sur la ligne « étude et premier travaux ».

Le projet vise à créer de nouvelles stations de métro pour relier l'actuel terminus de la ligne « Mairie des Lilas » au RER E de la gare Rosny-Bois-Perrier et il permettra de correspondre avec la ligne du T1 prolongée vers Val-de-Fontenay.

U ne association de promotion
Les communes des Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Paris, Romainville et Rosny-sous-Bois ainsi que le Département de la Seine-Saint-Denis réunis en association assurent le portage du projet dans le but de démontrer et de convaincre de sa rentabilité en terme de desserte en transports en commun.

L a rédaction d'une charte
Un approfondissement des réflexions a été demandé par la Région Île-de-France. En février 2008, la Région a donc initié un groupe de travail avec la DREIF, le STIF et l'IAU afin d'améliorer « l'articulation entre les projets de transports en commun et l'environnement urbain » aux différentes étapes, en fonction des échelles de territoires et des types de projets. Il est souhaité que cette phase aboutisse à un projet commun de territoire décrit dans une charte formalisant des engagements réciproques (acteurs, projets, calendriers, moyens).
La charte à été signée le 13 avril 2010.

Les projets de ville

Tous ensemble
Pour le prolongement
de la ligne 11
du métro.

11 11

Ligne onze

Prolongement de la ligne 11

Tous ensemble pour le prolongement de la ligne 11 du métro

savoir plus

- Pour le prolongement de la ligne 11
- 5 nouvelles stations
- Les partenaires

Le prolongement de la ligne 11 à l'est de Paris, un métro attendu depuis... 1900 !

La Ligne 11, aujourd'hui et demain

Un atout majeur pour les projets de développement

Nous avons décidé de nous unir pour soutenir le prolongement de la ligne 11, de son terminus actuel « Mairie des Lilas », jusqu'à la station Rosny-sous-Bois (Bois Perrier).

Il s'agit d'un projet particulièrement ambitieux. C'est pourquoi nous devrons tous ensemble, quelles que seront nos diverses sensibilités politiques, aboutir à l'achèvement réalisé dans les toutes prochaines années. Les études approfondies menées par la RATP sont d'ailleurs très avancées. Depuis plusieurs décennies, le prolongement de la ligne 11 est attendu. Se déplacer plus facilement avec un métro de capacité, confortable et rapide, c'est aussi réduire la pollution atmosphérique, le bruit et les désordres engendrés par trop de véhicules à l'heure où le temps perdu c'est vraiment trop cher.

Nous sommes plus dans une partie de l'Île de France trop longtemps cernée à l'écart des grands réseaux de transports collectifs. Le prolongement de la ligne est indispensable pour les habitants, mais aussi pour les entreprises, l'accès à l'emploi, le développement de notre territoire et sa revitalisation économique, pour la desserte des grands équipements publics ou privés (établissements d'enseignement, hôpital intercommunal de Montreuil, future base régionale de loisirs, centre commercial régional Rosny 2). Le prolongement de la ligne 11 est un enjeu fort pour les habitants et les salariés de nos villes et l'avenir de notre département.

En matière de transports en commun, d'autres projets d'infrastructure existent : peut-être, ils ne sont pas concurrents mais complémentaires au prolongement de la ligne 11.
La population et les associations de nos villes devront être acteurs de la mobilisation pour le prolongement du métro.
Tous ensemble, nous obtiendrons le résultat attendu.

Faire inscrire le projet dans le contrat de plan Etat-Région 2006-2013



Daniel GUIRAUD, Maire des Lilas, Conseiller Général, Président de l'Association de promotion du prolongement de la ligne 11
Hervé BRAMY, Président du Conseil Général
Jean-Pierre BRARD, Député Maire de Montreuil
Gérard COSME, Maire du Pré Saint Gervais
Bertrand KERN, Conseiller Général, Maire de Pantin
Claude PERNES, Conseiller Régional, Maire de Rosny sous-Bois, Président de l'Association des Maires d'Ile de France (AMIF)
Nicole RIVOTRE, Maire de Noisy le Sec
Gilbert ROGER, Vice-Président du Conseil Général, Maire de Bondy, Président de l'ACTEP
Corinne VALLS, Maire de Romainville, Conseillère Générale

L'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 du métro
Les actions communes de l'Association, notamment de communication, de sensibilisation, d'études de déplacement, tendent, dans un premier temps, à faire inscrire le prolongement dans le prochain CPER (Contrat de Plan Etat-Région). Le CPER est un contrat qui concrétise des engagements en vue de l'exécution de grandes réalisations en Ile de France. Il détermine le montant financier des opérations subventionnées par l'Etat et la Région. Le prochain Contrat de Plan Etat-Région correspondra à la période 2007-2013.
C'est pourquoi il faut agir ensemble dès maintenant

les projets de ville

Tous ensemble
Pour le prolongement de la ligne 11 du métro.

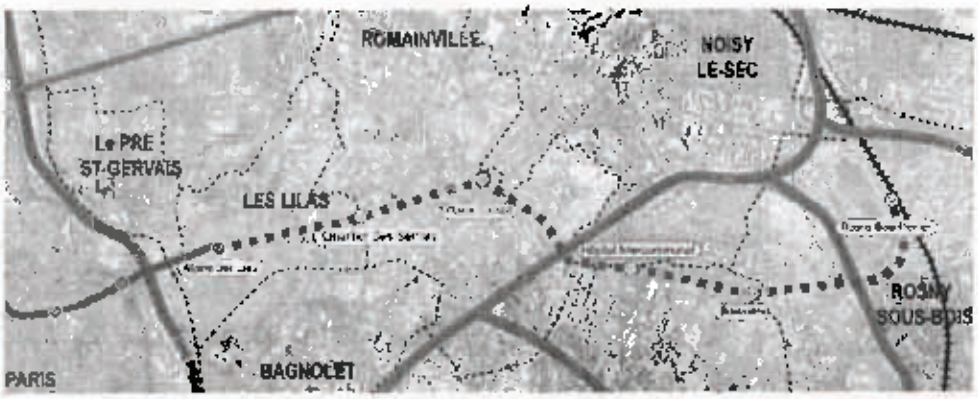
Ligne onze

Prolongement de la ligne 11

Le projet actuel de prolongement : 5 nouvelles stations sur 5 km

savoir plus

- Pour le prolongement de la ligne 11
- Les nouvelles stations
- Les partenaires



Les Lilas • **Quartier des Sentes**
Romainville • **Place Carnot**
Montreuil - Noisy • **Hôpital Intercommunal**
Montreuil • **Boissière**
Rosny-sous-Bois • **Rosny Bois-Perrier**

La petite histoire de la ligne 11. Déjà 104 ans... de patience !



Le premier vœu formulé par le Conseil municipal de Romainville en faveur d'une ligne de métro date du 19 décembre 1908. Il y a donc déjà plus de cent ans ! La décision de réaliser une ligne de métro reliant la Porte des Lilas à Republique, puis à l'Hôtel de Ville et finalement à Châtelet, fut prise par le Conseil Municipal de Paris, en décembre 1922. Cette liaison était destinée à assurer les déplacements des habitants des quartiers populaires du nord-est de la capitale vers son centre.

Les travaux débutèrent en septembre 1931 et se déroulèrent dans des conditions difficiles qui expliquent la durée du chantier, relativement importante, s'agissant d'une ligne courte.

La ligne 11 fut en effet mise en service le 29 avril 1935 entre Châtelet et Porte des Lilas (sauf Porte de Paris à cause de deux années de métro).
Bien que son prolongement jusqu'au Fort de Noisy (Romainville-Fleur Carnot) fut déclaré d'utilité publique (en décembre 1970), la ligne ne fut prolongée qu'en 1937 jusqu'à Mairie des Lilas, nouveau terminus de la ligne.

Sur la ligne 11 actuelle,
215 000
voyageurs par jour...
Le trafic journalier de la ligne 11, pour un jour ouvrable, est de l'ordre de 215 000 voyageurs. Les stations les plus fréquentées sont, par ordre de trafic décroissant : Belleville (en raison de la correspondance avec la ligne 2 Nation), Châtelet, et Mairie des Lilas (les deux terminus).

près de 42 millions par an !
Près de 12 millions de voyageurs ont utilisé la ligne 11 en 2002, dont 1,5 millions seulement proviennent des correspondances avec les autres lignes, en particulier le RER A Châtelet. L'essentiel du trafic sur cette ligne provient donc des quartiers traversés.

recherche

publier

lever [illegible] et un [illegible] courrier [illegible]

pratique

plan interactif

numéros utiles

accès et transports

formalités à réaliser

contacter [illegible]

l'agenda de la ville

[illegible] économique

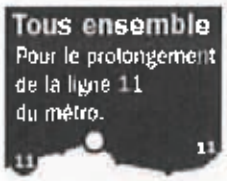
annonces

marchés publics

offres d'emploi

vos petites annonces

les projets de ville



Ligne onze

Prolongement de la ligne 11

une dynamique intercommunale, des partenaires à l'écoute

savoir plus

- Pour le prolongement de la ligne 11
- 5 nouvelles stations
- Les partenaires

Le prolongement de la ligne 11, une dynamique intercommunale

Des Lilas à Rosny sous Bois, en passant par Romainville, Montreuil et Noisy le-Sec, les bienfaits qu'apportera la réalisation du prolongement de la ligne 11 dans une perspective de développement et d'aménagement durable de nos villes sont nombreux. Sans prétendre à l'exhaustivité, on voit plusieurs exemples :

- désenclavement du plateau de Romainville
- maillage des transports structurants de l'est parisien : par la jonction avec le RER E (arrêt à Rosny sous-Bois ; accès plus rapide à Marne-la-vallée (un changement à Val de Fontenay par la correspondance avec la ligne 11, Porte Dorée) ; liaison vers Roissy et la France du Nord sans passer par Paris
- desserte des centres-ville des Lilas et de Romainville
- Desserte de Noisy le Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois
- terminus de Rosny Bois-Perrier desservant de vastes espaces économiques (Rosny 2, Montreuil) et un important quartier d'habitat collectif (Les Marnaudes)
- Le prolongement de la ligne 11 permettrait aujourd'hui de desservir une zone d'environ 67 500 personnes et 24 200 emplois
- Il s'inscrirait dans un contexte de développement des équipements collectifs qui, eux-mêmes, générèrent une croissance des déplacements : par exemple, 1 million de visiteurs sont attendus à Terre Sigillée à la base de loisirs de la Corniche des Forts
- Parmi les actions d'aménagements existants, en chantier ou en projet, qui bénéficieraient du prolongement de la ligne 11, voici encore quelques exemples : ZAC du centre ville et opération de renouvellement urbain des quartiers des Sentes et de l'Avenir (Les Lilas) ; lycée international, ZACs des Guilleraies et du Fond d'Orgemont (Noisy le Sec) ; extension de l'hôpital intercommunal (Montreuil-sous Bois) ; ZAC Corentin quartier des trois communes, ORU de la Cité Marcel Cachin (Romainville) ; ZACs Boissière et Saussaie Beaudottes (Rosny sous Bois), etc

Ce projet « relève manifestement de l'intérêt général ».
Bertrand Gaudillère, Préfet de région
Extrait de la réunion du 9 novembre 2010 avec les élus de l'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11

Le GIE Ville & Transports

Croiser transports et développement territorial est un enjeu majeur pour la réussite du développement économique, urbain, social de la région. Afin de favoriser ce croisement, la Caisse des dépôts et consignations et la RATP ont créé en 2001 une structure commune, le groupement d'intérêt économique Ville & Transports, qui intervient aujourd'hui sur une douzaine de sites en province comme en Ile-de-France.
Pour l'Association pour le prolongement de la ligne 11 du métro les objectifs de la démarche sont :

- Mettre en valeur l'impact du métro sur le développement du territoire ;
- Préparer les actions de renouvellement urbain pouvant être favorisées par l'arrivée du métro et les conditions de leur réalisation (faisabilité, portage, financement, phasage)

Contenu de la mission du GIE

- Définition des objectifs et du contenu de la démarche
- Aide à la mobilisation des partenaires
- Préparation des dossiers de financement
- Suivi des études (cahiers des charges, marchés, analyse des offres)
- Mise en place de la concertation

Des partenaires à l'écoute

En novembre dernier, Dominique Gonzalez, maire des Lilas et Président de l'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 du métro a conduit des délégations auprès des partenaires susceptibles de la réussite du projet : Michel Sappin, préfet de Seine-Saint-Denis ; Anne Marie Idrac, PDG de la RATP ; Serge Méry, vice président du Conseil régional d'Ile de France chargé des Transports ; Bertrand

Des études positives de la RATP
Les études en cours menées par la RATP démontrent la faisabilité technique, économique et sociale du prolongement.
L'Association est soutenue



Anne-Marie Idrac, PDG de la RATP (à droite)

Tzen 1en, projet de Pays en Actant de réunir des publications traitées par nos chargés d'études a exprimé l'intérêt que représente un tel projet afin d'élaborer un véritable maillage des transports dans notre partie du territoire (en connexion avec la ligne de tramway T1 et le BHNS Tzen).

dero, va être mis en place par le groupement d'intérêt économique (GIE) « Ville et transports », structure commune à la RATP et à la Caisse des dépôts et consignations, créée pour favoriser l'articulation entre projets de transports en commun et projets de développement urbain.



Ligne onze

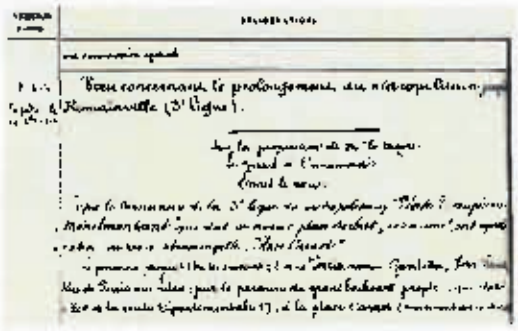




Le prolongement de la ligne 11 à l'est de Paris, un métro attendu depuis… 1900 !

A l'écart des grands réseaux actuels de transports collectifs, ce projet donne l'opportunité à tout un territoire d'être mieux desservi.
Un enjeu qui n'a pas échappé aux villes mobilisées en sa faveur depuis plus de 100 ans.

1900 Une délibération du conseil municipal de Romainville demande que la commune soit reliée au centre de Paris par une ligne de métro.



29 décembre 1922

Le Conseil municipal de Paris décide de réaliser une ligne de métro entre Châtelet et Porte des Lilas, afin de permettre aux habitants des quartiers populaires du nord-est parisien de rejoindre le centre de la capitale.

septembre 1931 Les travaux débutent et la ligne est mise en service le 28 avril 1935 entre Châtelet et Porte des Lilas. Bien que son prolongement jusqu'au Fort de Noisy (situé place Carnot à Romainville) ait été déclaré d'utilité publique en décembre 1929, la ligne est prolongée jusqu'à Mairie des Lilas en février 1937.

LA MOBILISATION CONTINUE ET LE PROJET AVANCE…

1994 Inscription au Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF) du projet de prolongement. L'objectif est de compléter le maillage de transports en commun de proche couronne afin d'améliorer l'accessibilité aux pôles d'emplois régionaux pour les habitants de ce secteur de l'Est parisien, particulièrement peu desservi.

2000 Des financements sont inscrits au Contrat de Plan Etat – Région (CPER) en vue de réalisations d'études sur l'intérêt et la faisabilité du prolongement de la ligne 11.

2003 Les villes des Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois, Pantin, le Pré Saint-Gervais, Paris et le Conseil général de Seine-Saint-Denis créent l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11, avec le soutien de la Région Ile-de-France, de la Caisse des dépôts et de l'Association des collectivités de l'est parisien (ACTEP). Monsieur Daniel Guiraud, maire des Lilas, en est le président. Sont alors consultés les grands partenaires institutionnels et lancées diverses actions de communication.

2004 Une séance extraordinaire a lieu le 30 novembre à Rosny sous-Bois et réunit les conseils municipaux des villes membres de l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 : 300 élus demandent à l'Etat et à la Région que le prolongement de la ligne 11 soit inscrit comme projet prioritaire d'infrastructures de transports dans le prochain CPER.

2005 – 2006 : L'AFFIRMATION D'UN PROJET DE TERRITOIRE

Grâce au soutien de la Région Ile-de-France, du Département de Seine-Saint-Denis et de la Caisse des dépôts, des études urbaines ont été réalisées afin que la nouvelle ligne de métro accompagne des actions de développement économique et urbain engagées ou à l'étude.

L'objectif principal reste de convaincre les pouvoirs publics de l'intérêt du projet et d'obtenir sa réalisation rapide.

Parallèlement, les villes ont entamé un travail de réflexion et de concertation pour :

- éviter une flambée des prix de l'immobilier et du foncier
- prévoir une bonne organisation des déplacements : le plan de circulation, la réorganisation des lignes de bus…
- envisager un développement cohérent et mesuré des quartiers desservis.

QU'EST-CE QUE LE SDRIF ?

Le Schéma Directeur Région Ile-de-France (SDRIF) fixe la stratégie d'aménagement de la Région pour une période d'environ 25 ans. Il indique notamment les grandes orientations pour l'usage des sols et l'organisation générale des réseaux routiers et de transports collectifs.

QU'EST-CE QUE LE CPER ?

Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) est un contrat qui fixe des engagements en vue de l'exécution de grands projets. Il détermine le montant financier des opérations contractées par l'Etat et chaque région. Le prochain CPER correspondra à la période 2007-2013.

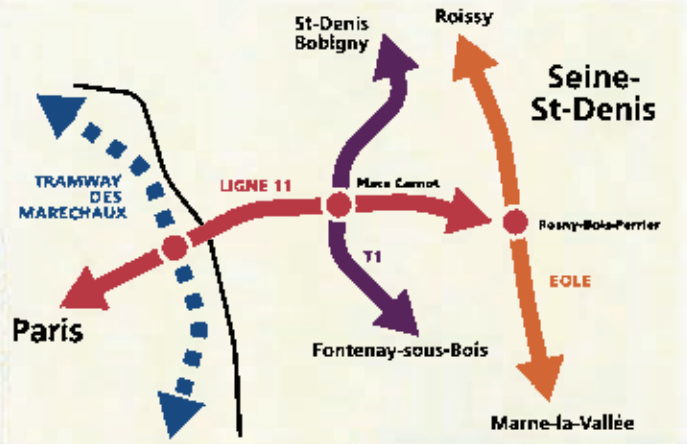
www.ville-les-lilas.fr

site internet les lilas / projet ligne 11



Ligne onze





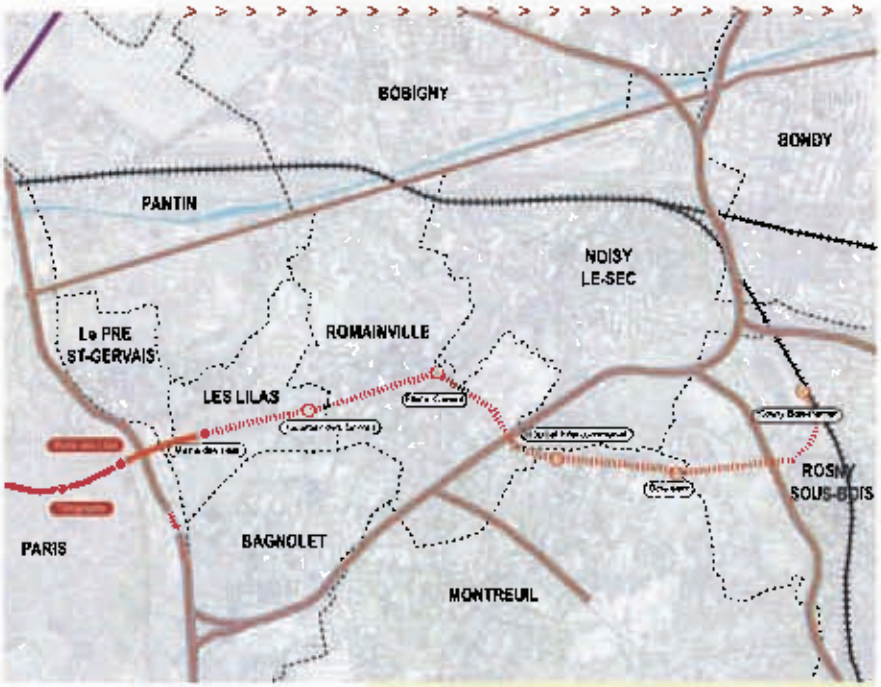
La ligne 11, aujourd'hui et demain

Carte d'identité de la ligne 11 actuelle

- 6,286 km de long
- 13 stations dont 7 en correspondance
- 524 m en moyenne entre les stations
- 4 voitures par train
- 215 000 voyageurs par jour, environ 45 millions par an

Le projet en 4 points :

- *5 km de voies supplémentaires*
- *5 nouvelles stations accessibles aux personnes à mobilité réduite : Quartier des Sentes, Place Carnot, Hôpital Intercommunal, Boissière et Rosny-Bois Perrier.*
- *Correspondances avec le prolongement du tramway T1 (Place Carnot) et avec le RER Eole à Rosny-Bois Perrier.*
- *Nouveau matériel roulant avec un wagon supplémentaire par train.*



En accord avec la RATP et la STIF, la ville des Lilas souhaite renommer la future station "Quartier des Sentes". En hommage au célèbre parolier, celle-ci pourrait s'appeler "Les Lilas – Serge Gainsbourg".

UN PROLONGEMENT UTILE ET RENTABLE

Le prolongement de la ligne 11 du métro jusqu'à Rosny-Bois Perrier facilitera les déplacements entre Paris et l'ensemble du secteur. Grâce aux correspondances, avec le futur tramway T1 Place Carnot, les lignes de bus et avec le RER Eole à Rosny Bois Perrier, des liaisons rapides de banlieue à banlieue pourront être effectuées sans passer par Paris. La ligne 11 sera également reliée au futur tramway des Maréchaux à la Porte des Lilas.

Avec les financements prévus au contrat de plan Etat – Région (CPER) 2000-2006, la RATP a réalisé des études techniques. Le coût de la nouvelle infrastructure est estimé à 731 millions d'euros. La fréquentation quotidienne supplémentaire de la future ligne est estimée à 68 700 personnes, sans compter les flux de voyageurs liés aux projets urbains (construction de nouveaux logements, d'équipements, implantation d'entreprises...) et en provenance d'Eole.

...au plan social :

Il rend accessible le seul territoire de la proche couronne dépourvu de transports en commun de type ferroviaire, où vivent 200 000 habitants dont 30 % des ménages ne disposent pas de voiture.

...au plan économique :

Desservant un bassin de 75 000 emplois, le projet confortera les PME, le dynamisme des zones d'activités, des commerces et des marchés. Il favorisera l'accès, notamment pour les Parisiens, à des équipements majeurs (base de plein air et de loisirs de la Corniche des Forts, Hôpital intercommunal, Centre commercial Rosny 2).

...au plan écologique :

Se déplacer plus facilement avec un métro moderne, confortable et rapide, c'est aussi réduire la pollution atmosphérique, le bruit et les désordres engendrés par trop de véhicules.

www.ville-leslilas.fr/projetdeville

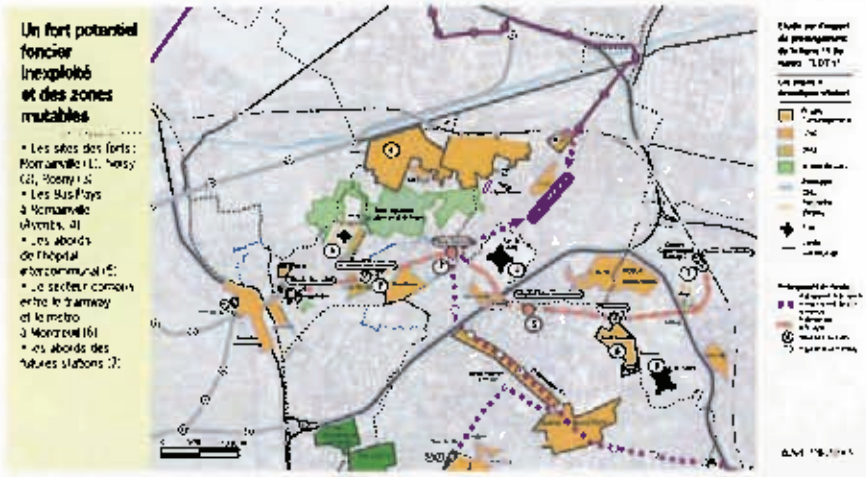






Un atout majeur pour les projets de développement

Le prolongement de la ligne 11 est l'occasion pour les différentes collectivités d'identifier les éléments fédérateurs qui favoriseront l'émergence d'un projet de territoire afin de mettre en œuvre des politiques communes d'aménagement.



PRÉSERVER LA QUALITÉ DE VIE

Le territoire traversé par la ligne 11 prolongée est marqué par un urbanisme à taille humaine (constructions plutôt basses, des sentes et des venelles reliant les zones d'habitat pavillonnaire ou collectif intégrées, tissu urbain mêlant petites activités, commerces, services et équipements). Cette qualité urbaine est un atout pour le développement équilibré du territoire.

FAVORISER DE NOUVEAUX PROJETS

Réaliser le trait d'union entre les pôles d'attraction du secteur, existants ou en projet, c'est favoriser la mutation du territoire dans le respect de sa qualité urbaine.

L'arrivée de la ligne 11 sur le plateau sera un moteur pour développer des secteurs à fort potentiel économique en attirant les investisseurs, comme pour engager des opérations de requalification urbaine dans les centres-villes et les quartiers proches des stations.

VALORISER LES DYNAMIQUES ENGAGÉES SUR LE TERRITOIRE

La base de loisirs et de plein air de la Corniche des Forts, parc régional de 64 hectares, accueillera près d'un million de visiteurs par an. On peut imaginer, avec l'arrivée de la ligne 11, l'aménagement de parcours paysagers à ses abords. Le dynamisme du centre commercial Rosny 2 devrait être conforté avec son extension. L'hôpital intercommunal André Grégoire, qui accueille des patients venus de tout le département, prévoit de se développer en un pôle de santé d'envergure régionale. Plusieurs secteurs situés de part et d'autre de la ligne accueilleront de nouveaux logements, commerces et équipements. De nombreuses opérations d'amélioration de l'habitat sont également en cours.

RENFORCER LA COHÉSION RÉGIONALE

Aujourd'hui, les échanges par les transports en commun entre le territoire et les autres parties de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne sont faibles. Ce relatif enclavement du territoire freine son développement, alors même qu'il bénéficie de plusieurs projets d'envergure régionale qui nécessitent une bonne accessibilité.

Inscrit prioritairement au SDRIF de 1994, le prolongement de la ligne 11 favorisera les déplacements internes. À l'échelle régionale, il renforcera l'accès aux pôles d'emploi de Roissy, Marne-la-Vallée, Bobigny, Montreuil et Fontenay-sous-Bois, mais aussi aux équipements universitaires, de santé et de loisirs. La construction d'un projet territorial et la mise en œuvre des dynamiques économiques, commerciales et résidentielles qu'il contient, contribuera au développement du département, en cohérence avec les actions de l'ACTEP et de la Région.

Prolonger la ligne 11, c'est permettre à l'Est parisien de jouer un plus grand rôle dans le rééquilibrage et le renforcement de l'attractivité de la Région Ile-de-France.

lescoursville-lestilas.fr/grands-projets

Direct matin PLUS



N° et date de parution : 725 - 07/09/2010
Diffusion : 407821 Page : 4
Périodicité : Quotidien Taille : 100 %
MatinPlu_725_4_2.pdf 38 cm2
Site Web : http://directmatin.directmedia.fr/

PRESS INDEX

LIGNE 11

QUEL TRACÉ ADOPTER ?



Rosny-sous-Bois sera bien le terminus de la ligne 11 du métro à l'horizon 2019. Mais quel sera le tracé retenu pour rallier la mairie des Lilas (93), actuel terminus, à Rosny (93) ? Cette question sera au cœur de la concertation publique, lancée à partir d'aujourd'hui par le Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France), qui fera étape dans plusieurs villes durant les cinq prochaines semaines. Au final, la ligne sera rallongée de 6 km. Un vieux projet puisqu'il est dans les cartons depuis 1929. •

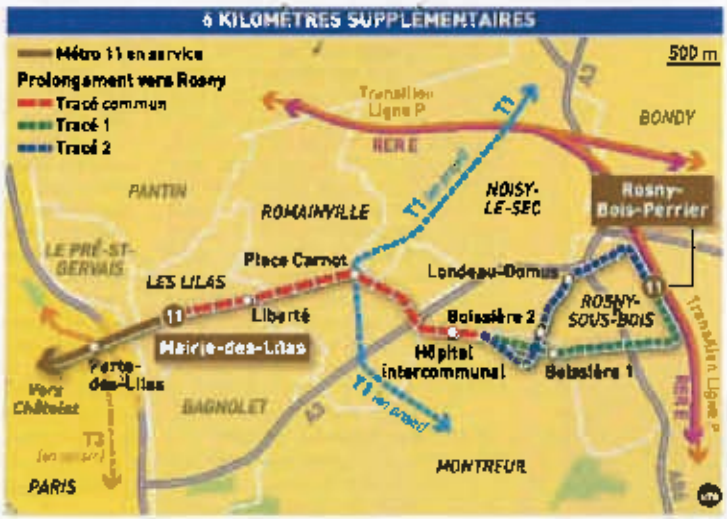
www.prolongementligne11est.fr

Copyright (Direct Matin Plus)
Reproduction interdite sans autorisation

N° et date de parution : 1881 - 07/09/2010
Diffusion : 442422
Périodicité : Quotidien
20minutes_1881_2_3.pdf
Site Web : http://www.20minutes.fr/
Page : 2
Taille : 100 %
199 cm2

LA LIGNE 11 PROLONGÉE JUSQU'À ROSNY-SOUS-BOIS

Six kilomètres de plus sur la ligne 11 du métro. La concertation publique sur le prolongement de cette ligne commence aujourd'hui. Objectif : relier l'actuel terminus de la mairie des Lilas (Seine-Saint-Denis) à la station du RER E de Rosny-Bois-Perrier via les communes de Montreuil, Noisy-le-Sec et Romainville. Parmi le bassin d'activités qui serait ainsi relié directement à Paris se trouvent le centre hospitalier intercommunal André Grégoire, les centres commerciaux Domus et Rosny 2 ainsi que la future base régionale de loisirs de plein air de la Corniche des Forts. La place Carnot de Romainville ne serait plus qu'à 15 minutes de la place de la République.



Les riverains invités à participer aux réunions publiques

Le coût du projet est estimé à 820 millions d'euros pour les infrastructures et à 140 millions pour le matériel roulant. La mise en service est programmée pour 2019 et devrait attirer 9 500 voyageurs supplémentaires aux heures de pointe. Pour en discuter, la commission nationale du débat public organise quatre réunions publiques : la première a lieu ce soir à Rosny-sous-Bois à 19 h au centre commercial Domus, 16 rue de Lisbonne. Une autre interviendra à Romainville le jeudi 16 septembre à 19 h au Trianon, 71 place Carnot, une troisième à Montreuil le mardi 21 septembre à 19 h au gymnase Boissière, 171 boulevard Aristide Briand. La dernière se tiendra à Rosny-sous-Bois le lundi 4 octobre à la salle des fêtes de l'Hôtel de Ville, 20 rue Rochebrune. ■

ALEXANDRE SULZER

■ POSEZ DES QUESTIONS

L'équipe du projet sera au marché couvert des Lilas demain entre 9 h et 12 h, au centre social du Londeau à Noisy-le-Sec le 27 septembre de 14 h 30 à 17 h et au marché Fabien de Montreuil le 1er octobre de 11 h à 14 h.

Copyright (20 Minutes)
Reproduction interdite sans autorisation

STIF

Première Heure
Ile de France



N° et date de parution : 1914 - 07/09/2010
Diffusion : 5000
Périodicité : Bi-hebdomadaire
Première 1914_6_6.pdf
Site Web :

PRESS INDEX
Page : 6
Taille : 95 %
274 cm2

PARIS / ILE DE FRANCE

Cantonales: Le PRG de bonne volonté pour l'union à gauche

Au lendemain de l'université d'été du PRG, même si de nombreux radicaux ont regretté l'absence de Bernard Tapie, le PRG 92 se mobilise dès maintenant pour les prochaines échéances cantonales et sénatoriales de 2011. Alors que les Hts-de-Seine renouvelleront 23 cantons en mars prochain, le PRG 92 ne présentera pas de candidats sur le canton de Clichy-Levallois et contre les conseillers généraux PS sortants élus en 2004 (à Vanves, Chatillon et Châtenay) en vertu "des accords négociés avec le PS à l'occasion des régionales. Nous respectons nos accords !" indique Mireille Gitton. A ce jour le PRG 92 a reçu de nombreuses candidatures sur les cantons suivants : Asnières nord, Bourg la reine, Chaville, Colombes nord ouest, Courbevoie Sud, Meudon, Montrouge, Nanterre sud est, Nanterre sud ouest, Rueil. "Ces premières candidatures seront notre base de travail pour d'éventuelles négociations avec nos partenaires", ajoute Mme Gitton qui rencontrera très prochainement Pascal Buchet, 1er fédéral PS, "afin de trouver les conditions d'un accord juste sur le département, car de nombreuses victoires sont possibles sur ce désormais ex bastion de l'UMP. L'union à gauche reste à faire, mais le PRG 92 fera tout pour qu'elle soit la plus large possible sur ce département symbolique"

Tramway 1G : Hervé Marseille s'est réjoui de la décision de la RATP d'acquérir les matériels roulants du T6 Châtillon / Vaudlay. Une décision attendue depuis un an et réclamé par le CG 92 qui met fin à une période d'incertitude. "Cette acquisition permettra d'établir un calendrier plus précis de mise en service du tramway en tenant compte du rythme de livraison des rames" a réagi le président du CG 92. Ce marché prévoit la fourniture de 28 rames de tramway à roulement pneumatique de type Translohr STE6 en tranche ferme et de 2 à 8 rames en tranche optionnelle.

Tramway T3 : La Mairie de Paris a annoncée le prolongement de la ligne de tramway T3 de la porte de la Chapelle jusqu'à la porte d'Asnières d'ici à 2016, chantier dont le coût est estimé à 240 ME. Dans un communiqué, les Verts ont salué cette annonce, un chantier qu'ils encourageaient de longue date et qui a pris quatre ans de retard sur les engagements initiaux. « Néanmoins, ce nouveau tronçon de 4 km ne doit pas faire perdre de vue l'objectif final d'un bouclage complet de Paris jusqu'au pont de Garigliano (15e), ou a minima jusqu'à la Porte Maillot » ils souhaitent que le débat public qui sera engagé en janvier 2011 pour ce tronçon intègre l'idée d'engager, avant la fin de la mandature municipale en 2014, un prolongement de la ligne T3 jusqu'à la porte Maillot. « Ça va être l'occasion de demander une nouvelle fois à l'Etat de participer financièrement à cette extension » a dit Annick Lepetit, adjointe de Paris rappelant qu'il a refusé de payer pour le long tronçon en travaux, estimé à 615 ME.

Prolongement ligne 11 : La concertation publique sur le prolongement de la ligne 11 Mairie des Lilas - RER E Rosny sous Bois, a été lancée hier. Organisée par le STIF, elle se déroule sous l'égide de JP Tilton, garant désigné par la CNDP. Ainsi ce prolongement devrait relier les communes des Lilas, Montreuil, Noisy , Romainville, Rosny. Deux tracés sont en concurrence, l'un souterrain avec 5 stations, l'autre dont une partie est en viaduc comporte 6 stations, mais ils s'étendent chacun sur 11 à 12 km. Son coût est estimé à 820 ME pour les infrastructures et 140 ME pour le matériel roulant. Sa mise en service est prevue pour 2019.

Hamon : La chambre de l'instruction de la cour d'appel de Versailles a rejeté la demande des avocats de la défense d'annuler une partie de l'instruction dans l'affaire Hamon. « La requête a été rejetée dans son intégralité, la juge peut terminer son instruction » a déclaré Me Grégoire Lafarge, avocat d'André Santini, estimant qu'il y a « toujours aussi peu de charges » contre son client, mais en examen dans ce dossier. Me Lafarge et Me Philippe Gumbery, l'avocat de Jean Hamon qui réclamaient l'annulation de l'instruction depuis le 20 mars 2009, date à laquelle un complément d'information avait été ordonné considéraient que les investigations de la juge Nathalie Andreassian tendant à établir un lien entre l'affaire Hamon et l'un des volets de l'affaire Elf, l'affaire Thimel, étaient hors saisine.

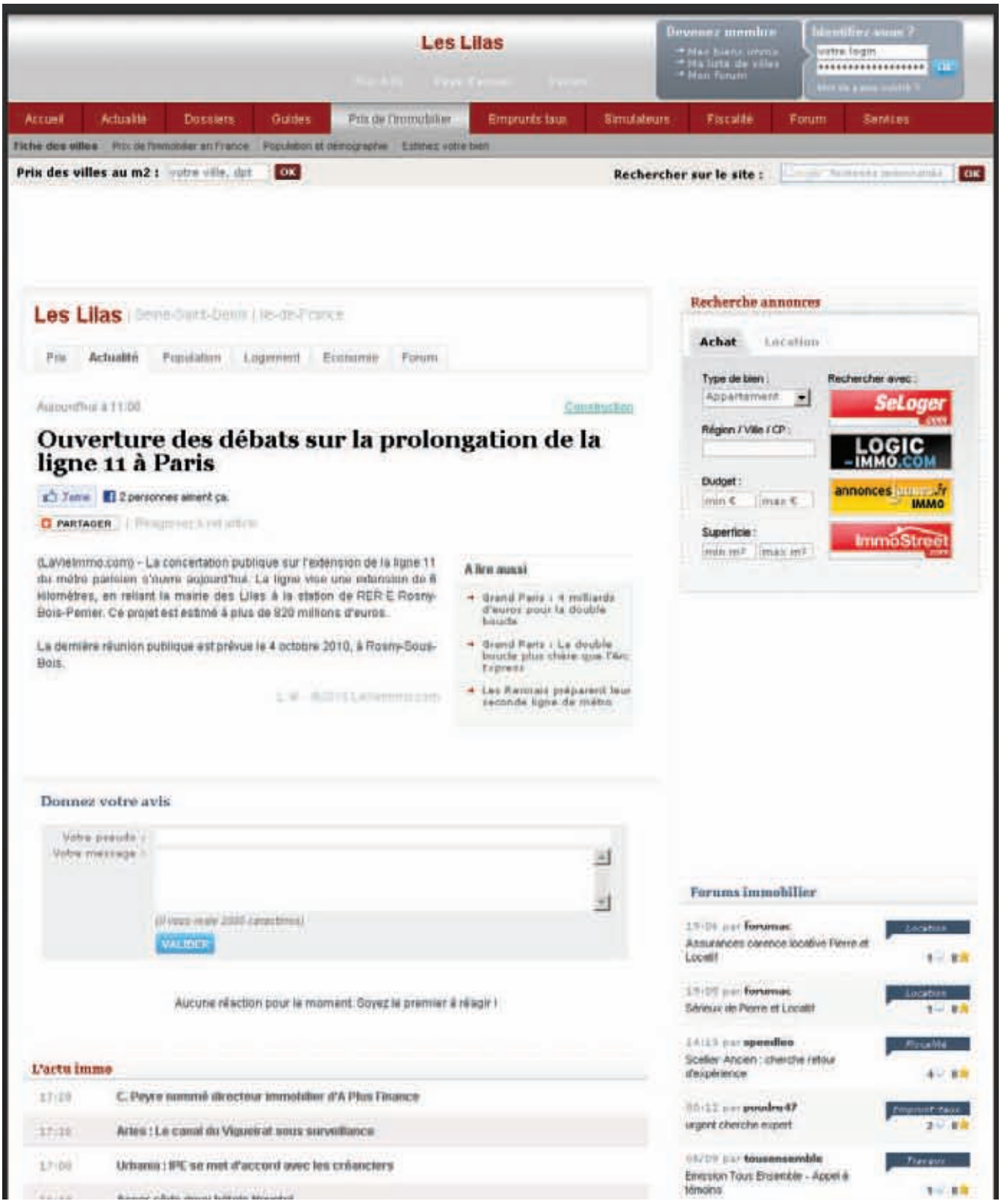
Issy : André Santini a récompensé les bacheliers à l'Hôtel de Ville. Plus de 7/ 3 des bacheliers du Lycée Ionesco a obtenu une mention au bac en 2010 et les candidats de la filière sciences et technologies ont obtenu un taux de réussite de près de 13 points supérieur à la moyenne nationale ! Taux de réussite en séries générales : 81%, en série technologique : 92,6% et en séries professionnelles : 80%.

Copyright (Première Heure)
Reproduction interdite sans autorisation

STIF

Site Internet : Lavieimmo.com
Date : 07/09/2010
Fichier : -1411006331.pdf
Copyright : Lavieimmo.com

http://www.lavieimmo.com/immobilier-les-lilas-36316/ouverture-des-debats-sur-la-prolongation-de-la-ligne-11-a-paris-8430.html



le Parisien

N° et date de parution : 100908 - 08/09/2010
Diffusion : 56242
Périodicité : Quotidien
Parisien75_100908_12_4.pdf
Parisien (Le) (75)
Page : 12
Taille : 100 %
204 cm2
PRESS INDEX

RAIL EXPRESS

MÉTRO

LIGNE 7 BIS : La RATP effectue actuellement des travaux de renouvellement des voies.
Dans ce cadre, la ligne 7bis sera fermé à 0h15 tous les jours de dimanche soir au jeudi soir inclus, jusqu'à la fin 2011. Cependant, le chantier sera interrompu les jours fériés et veilles de fête, ainsi que durant la semaine du 27 au 31 décembre 2001 et pendant le mois d'août 2001. Des navettes de bus sont mises en place pendant toute la durée des travaux.

LIGNE 1 : Suite au chantier de modernisation de la ligne, le trafic est interrompu entre Concorde et Charles de Gaulle Etoile à partir de 23 h 15, jusqu'au 28 octobre (sauf les vendredis et samedis), le trafic est interrompu entre Concorde et Charles de Gaulle Etoile de 23 h 15 à fin de service.

RER

LIGNE A : La gare de Sartrouville est en travaux à partir de ce soir et jusqu'au 17 septembre, à l'exception de samedi et dimanche. En conséquence, la circulation des trains est modifiée sur la Ligne A (branches Cergy et Poissy) de 22 h 30 jusqu'à la fin du service durant toute cette période. L'interconnexion RATP - SNCF est suspendue à Nanterre-Préfecture, et les RER A de la branche Poissy sont supprimés. Quant aux trains de la branche Cergy, ils sont terminus et origine Paris-St-Lazare.

LIGNE B : Notez-le pour ne pas vous faire piéger. En raison de travaux d'aménagement des voies, la circulation des trains est modifiée sur la ligne B tous les week-ends du 11 et 12 septembre jusqu'aux 9 et 10 octobre, puis le week-end des 6 et 7 novembre. Résultat, aucun train ne desservira les gares de Sevran-Beaudottes, Villepinte, Parc-des-Expositions ainsi que les deux gares de l'aéroport Charles-de-Gaulle. La desserte des gares de Sevran-Beaudottes, Villepinte et Parc-des-expositions est effectuée par un service de bus entre Aulnay et aéroport Charles-de-Gaulle-1. Et pour se rendre à l'aéroport Charles-de-Gaulle-2-TGV, les voyageurs sont invités à emprunter un train a destination de Mitry-Claye où un bus direct desservira destination de l'aéroport Charles-de-Gaulle-1.

ÇA BOUGE

Posez vos questions sur le prolongement de la ligne 11

Six kilomètres en plus pour le métro 11. Alors que le débat public sur le prolongement de cette ligne entre les Lilas et Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) a démarré officiellement lundi, l'équipe du projet attend aujourd'hui les voyageurs et les riverains au marché couvert des Lilas pour répondre à toutes leurs questions (de 9 heures à midi). D'autres réunions et rencontres de proximité sont prévues à Montreuil, Rosny ou encore Noisy-le-Sec, et le site internet *www.prolongementligne11est.fr* donne une foule d'informations sur cet énorme projet dont le coût est évalué à près d'un milliard d'euros !
Annoncée pour 2019, la mise en service du nouveau tronçon de la ligne 11 permettra de desservir des zones de la Seine-Saint-Denis en plein développement : centre commerciaux Rosny 2 et Domus, centre hospitalier intercommunal André-Grégoire ou encore future base régionale de loisirs de la Corniche des forts.

Copyright (Le Parisien 75)
Reproduction interdite sans autorisation

STIF

le Parisien

Date Parution : 09 septembre 2010
Fichier : 1001966959.pdf
Copyright : Parisien (Le) (SPQR)
Diffusion : 320000

PRESS INDEX

Le prolongement de la ligne 11 sur les rails

La ligne 11 du métro, qui s'arrête actuellement aux Lilas, doit pousser jusqu'à Rosny d'ici à 2019. La concertation démarre pour choisir le tracé définitif.

Depuis la création de la ligne 11 il y a 110 ans, c'est probablement l'une des avancées les plus importantes vers son prolongement entre la mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier. Depuis hier, et durant tout le mois, des réunions de concertation vont avoir lieu dans les 5 villes concernées : Les Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois. Financements, tracés, calendrier : le sujet est abordé dans le détail. Les premières délibération sur le prolongement de la ligne 11 remontent à 1900. La dernière avancée en la matière est la création de la station Mairie-des-Lilas en 1937. Depuis, plus rien. En 2002, une association intercommunale se crée pour faire avancer le dossier. Daniel Guiraud, maire PS des Lilas, en est le président. ***« Ce projet va changer radicalement la vie de centaines de milliers de personnes, assure-t-il. Il est d'autant plus important qu'il s'inscrit dans un maillage plus global avec des connexions sur le tramway T1 et sur le RER E. En clair, les habitants n'auront plus besoin de passer par Paris pour se rendre dans de nombreuses villes du département.*** » Le tracé de 6 km prévoit une première phase entre Mairie-des-Lilas et Hôpital. Pour la suite, deux tracés sont proposés. ***« Nous sommes restés longtemps sur le tracé 1 mais l'arrivée de Domus en 2006 et la possibilité de desservir le quartier du Londeau à Noisy ont changé la donne »***, poursuit Daniel Guiraud. Le tracé 1 serait entièrement réalisé en tunnel, le second nécessiterait la construction d'un viaduc entre la station Boissière-2 et l'échangeur autoroutier A 3-A 86. Cette dernière hypothèse a les faveurs d'Aurélien Dudragne, directeur de Domus, qui aurait alors une station au pied de son centre commercial. ***« Notre clientèle progresserait de 10 % à 20% car, avec le métro, les gens viendraient plus facilement découvrir le centre, insiste-t-il. Sans compter les avantages pour la circulation le week-end et les jours fériés. Enfin, le nom de station Domus-Londeau contribuerait grandement à nous faire connaître.*** » Même son de cloche chez son homologue de Rosny 2, Nicolas Kozubek. ***« La connection du métro au RER E à Bois-Perrier, juste en face du centre, est forcément un signe positif pour nous.*** » Le maire UMP de Rosny, Claude Capillon, attend aussi avec impatience le démarrage des travaux. ***« Le métro, ça change totalement la physionomie de la ville, analyse-t-il. Grâce à lui, nous prévoyons de construire des bureaux, logements, commerces dans la zone de Rosny 2. On sera moins asphyxiés par la circulation et cela facilitera les liens entre quartiers.*** » Le schéma de principe doit être arrêté l'an prochain, l'enquête publique devrait se dérouler en 2012 pour un début de chantier à la fin 2013 et une mise en service en 2019.

le Parisien

Date Parution : 09 septembre 2010
Fichier : -99953261.pdf
Copyright : Parisien (Le) (SPQR)
Diffusion : 320000

PRESS INDEX

Le prolongement de la ligne 11 du métro sur les rails

Depuis hier, et durant tout le mois, plusieurs réunions de concertation vont avoir lieu concernant le prolongement de la ligne 11 du métro, entre la mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier (Seine-Saint-Denis). Les premières délibérations sur le prolongement de la ligne 11 remontent à 1900. La dernière avancée en la matière est la création de la station Mairie-des-Lilas en 1937. Depuis, plus rien. En 2002, une association intercommunale se crée pour faire avancer le dossier. Daniel Guiraud, maire PS des Lilas, en est le président. ***« Ce projet va changer radicalement la vie de centaines de milliers de personnes, assure-t-il. Il est d'autant plus important qu'il s'inscrit dans un maillage plus global avec des connexions sur le tramway T1 et sur le RER E. En clair, les habitants n'auront plus besoin de passer par Paris pour se rendre dans de nombreuses villes du département. »*** Le tracé de 6 km prévoit une première phase entre Mairie-des-Lilas et Hôpital. Pour la suite, deux tracés sont proposés. Le tracé 1 serait entièrement réalisé en tunnel, le second nécessiterait la construction d'un viaduc entre la station Boissière-2 et l'échangeur autoroutier A 3-A 86. Le projet devrait coûter 820 M en infrastrucutures et 140 M en matériel. Le schéma de principe doit être arrêté l'année prochaine, l'enquête publique devrait se dérouler en 2012 pour un début de chantier à la fin 2013 et une mise en service en 2019.

le Parisien

Date Parution : 09 septembre 2010
Fichier : 1802853596.pdf
Copyright : Parisien (Le) (SPQR)
Diffusion : 320000

PRESS INDEX

Aux Lilas, ils ont tous un avis

Après la réunion publique qui a rassemblé 110 personnes mardi soir à Domus, la concertation autour du projet de prolongement de la ligne 11 s'est déplacée hier au plus près des gens sur le marché des Lilas, sous l' il vigilant d'un garant de la Commission nationale du débat public. ***« Je suis extérieur au sujet. Mon rôle est de veiller à ce que l'information soit correctement diffusée. A la fin de ces cinq semaines de débat, je synthétiserai tout. Et tous les avis, même ceux qui n'apparaissent qu'une fois, seront transmis aux techniciens du Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France) »***, explique-t-il. Hier matin, les questions fusent. ***« Le prolongement, c'est bien. Mais ce serait important de penser à ajouter un escalator ou un ascenseur à la station Mairie-des-Lilas. Pour les anciens ou les personnes en fauteuil roulant, l'escalier est impraticable »***, indique Muriel, qui s'occupe des personnes âgées. ***« Ce ne serait pas trop tôt que le métro arrive aux Sentes! On l'attend depuis plus d'un siècle! Je vois encore ma grand-mère en parler »***, raconte une octogénaire de cette cité HLM. ***« Qu'est-ce qu'on attend puisque le tunnel existe déjà? »*** interroge un autre riverain. Une partie de tunnel existe en effet. Mais il est très court. ***« Il s'arrête avant la première station »***, indique-t-on au Stif. ***« Quand arrivera-t-il place Carnot à Romainville? »*** renchérit une Romainvilloise. ***« Aujourd'hui, il me faut vingt-cinq minutes en bus pour récupérer le métro aux Lilas »***, précise-t-elle. ***« Moi je viens d'acheter, à Romainville, un appartement qui n'est pas encore sorti de terre. On me l'a vendu avec la promesse d'une station de métro au pied de chez moi. Je l'aurai quand? »*** demande une autre femme. ***« Moi, je veux un arrêt pour aller à Rosny 2 en métro »***, insiste une autre Lilasienne. Le rapport promet donc d'être fourni mais les opposants au projet se font rares.

Site Internet : Aujourdhui-en-france.fr
Date : 09/09/2010
Fichier : 1378449661.pdf
Copyright : Aujourdhui-en-france.fr

ANNONCES & MARCHES PUBLICS
Publiez votre annonce en ligne

RENCONTRES
Partagez vos goûts et vos passions

IMMOBILIER
Toutes les nouvelles offres de la rentrée

Ajouter en page d'accueil | Toute l'actualité | Mobile | Newsletter

Rechercher un article OK

ESPACE ABONNÉS
Je me connecte | Je m'abonne

Actualités Sports Votre ville Loisirs Vidéos Photos Participez La Parisienne Etudiants Pratique Pariez

Les articles du Parisien Le journal en PDF Mobile Le club (abonnés journal)



Edition Abonnés - Paris

Tous les articles

ÇA BOUGE

Posez vos questions sur le prolongement de la ligne 11

08.09.2010, 07h00

Six kilomètres en plus pour lemétro 11.Alors que le débat public sur le prolongement de cette ligne entre lesLilas etRosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) a démarré officiellement lundi, l'équipe du projet attend aujourd'hui les voyageurs et les riverains au marché couvert des Lilas pour répondre à toutes leurs questions (de 9 heures à midi).

D'autres réunions et rencontres de proximité sont prévues à Montreuil, Rosny ou encore Noisy-le-Sec, et le site internet *www.prolongementligne11est.fr* donne une foule d'informations sur cet énorme projet dont le coût est évalué à près d'un milliard d'euros !
Annoncée pour 2019, la mise en service du nouveau tronçon de la ligne 11 permettra de desservir des zones de la Seine-Saint-Denis en plein développement : centre commerciaux Rosny 2 et Domus, centre hospitalier intercommunal André-Grégoire ou encore future base régionale de loisirs de la Corniche des forts.

Le Parisien

Tous les articles de la rubrique

Articles sur le même sujet

- Un site Internet dédié à la ligne 11
- Le prolongement de la ligne 11 sur les rails
- Nouvelle étape pour le prolongement de la ligne 11
- Quel itinéraire pour la ligne 11 ?
- Nouvelle étape pour le prolongement de la ligne 11

EXCLUSIF : la totalité des articles du Parisien et du Parisien.fr + le journal en PDF ! JE M'ABONNE

Réagir à l'article

Réagir avec mon compte YOU

Identifiant Mot de passe

Site Internet : Francebtp.com
Date : 09/09/2010
Fichier : -2059241956.pdf
Copyright : Francebtp.com

ACTUALITÉS > Infrastructures

Paris : l'extension de la ligne 11 du métro en discussion

Par la rédaction - 08.09.10 - France BTP

Imprimer Envoyer par mail

Lundi dernier, le syndicat des transports d'Ile-de-France a ouvert les concertations concernant l'extension de la ligne de 11 du métro parisien.

Choix de l'itinéraire et financement sont à définir pour lancer ce projet évalué à 960 millions d'euros. Deux tracés sont à l'étude actuellement, l'un comprenant 5 stations et le second 6. Quel que soit le parcours choisi, le financement reste à établir car, à l'heure actuelle, seules 10 millions d'euros sont inscrits dans le contrat de projet.

À lire également



Rénovation des Halles : un grand projet d'aménagement déclaré d'utilité publique
Le projet parisien de rénovation des Halles connaît une nouvelle étape. Le Préfet de Paris a déclaré l'opération de rénovation du quartier des Halles d'utilité publique par arrêté préfectoral du 8 juillet 2010. [...]

Sarkozy sur les chantiers de Saint-Nazaire
Ce vendredi 23 juillet, le Président de la République, Nicolas Sarkozy, se rend sur les chantiers de construction navale STX, à Saint-Nazaire. [...]

LGV Tours-Bordeaux : Vinci remporte la concession
RFF vient de trancher, et c'est finalement le groupement LISEA, piloté par Vinci, allié à la Caisse des Dépôts et AXA, qui pilotera le plus grand contrat de concession de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux. Long de 340 km, ce projet ferroviaire est le plus important d'Europe. [...]

Des tunnels fermés la nuit en Ile-de-France
L'intensité du programme de modernisation des tunnels sur le réseau des voies rapides en Ile-de-France, augmente. L'ensemble de ces travaux perturbera les automobilistes dans leurs déplacements nocturnes. [...]

MOTEUR DE RECHERCHE
OK

LES OCCASIONS
+ de 24 000 annonces



Pelles, chargeuses, tracto pelles, tombereaux, bulldozer, niveleuses, scraper, stabilisatrice de sol, compacteurs, nacelles, grues...
+ d'occasions

LES VIDÉOS
BAUMA 2010 : Philippe Ducouret, directeur général de Bomag France



+ de vidéos

L'EMPLOI



Les offres d'emploi

ABONNEZ-VOUS À NOS REVUES

BTP Magazine
Le magazine spécialiste des matériels BTP, gros œuvre, bâtiment et génie civil.

France BTP.com le journal
L'info régionale, nationale et internationale uniquement consacrée aux métiers du BTP.

Mat Environnement
Le magazine des matériels pour la filière environnement.

Planète B
Le magazine dédié au béton dans le cadre de l´environnement et du développement durable.

Réseaux VRD
Le magazine dédié à la pose des réseaux secs et humides : Eau, Gaz, Electricité, Télécoms, avec ou sans tranchée.

Terrassements & Carrières
Le magazine spécialisé en terrassements, carrières, extraction et valorisation des matériaux.

Votre actu !
Partagez votre actualité

Michel DÉSY

Site Internet : Aujourdhui-en-france.fr
Date : 10/09/2010
Fichier : -413954219.pdf
Copyright : Aujourdhui-en-france.fr

ANNONCES & MARCHES PUBLICS
Publiez votre annonce en ligne

AUTO - MOTO
Toutes les annonces et la cote gratuite

IMMOBILIER
Toutes les nouvelles offres de la rentrée

Le prolongement de la ligne 11 sur les rails

La ligne 11 du métro, qui s'arrête actuellement aux Lilas, doit pousser jusqu'à Rosny d'ici à 2019. La concertation démarre pour choisir le tracé définitif.

Zoom

Sébastien Thomas | 09.09.2010, 07h00

Depuis la création de la ligne 11 il y a 110 ans, c'est probablement l'une des avancées les plus importantes vers son prolongement entre la mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier. Depuis hier, et durant tout le mois, des réunions de concertation vont avoir lieu dans les 5 villes concernées : Les Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois.

Financements, tracés, calendrier : le sujet est abordé dans le détail.

Les premières délibération sur le prolongement de la ligne 11 remontent… à 1900. La dernière avancée en la matière est la création de la station Mairie-des-Lilas en 1937. Depuis, plus rien.

En 2002, une association intercommunale se crée pour faire avancer le dossier. Daniel Guiraud, maire PS des Lilas, en est le président. « Ce projet va changer radicalement la vie de centaines de milliers de personnes, assure-t-il. Il est d'autant plus important qu'il s'inscrit dans un maillage plus global avec des connexions sur le tramway T1 et sur le RER E. En clair, les habitants n'auront plus besoin de passer par Paris pour se rendre dans de nombreuses villes du département. »

Le tracé de 6 km prévoit une première phase entre Mairie-des-Lilas et Hôpital. Pour la suite, deux tracés sont proposés. « Nous sommes restés longtemps sur le tracé 1 mais l'arrivée de Domus en 2006 et la possibilité de desservir le quartier du Londeau à Noisy ont changé la donne », poursuit Daniel Guiraud. Le tracé 1 serait entièrement réalisé en tunnel, le second nécessiterait la construction d'un viaduc entre la station Boissière-2 et l'échangeur autoroutier A 3-A 86. Cette dernière hypothèse a les faveurs d'Aurélien Dudragne, directeur de Domus, qui aurait alors une station au pied de son centre commercial. « Notre clientèle progresserait de 10 % à

Site Internet : Aujourdhui-en-france.fr
Date : 10/09/2010
Fichier : -413954219.pdf
Copyright : Aujourdhui-en-france.fr

20% car, avec le métro, les gens viendraient plus facilement découvrir le centre, insiste-t-il. Sans compter les avantages pour la circulation le week-end et les jours fériés. Enfin, le nom de station Domus-Londeau contribuerait grandement à nous faire connaître. » Même son de cloche chez son homologue de Rosny 2, Nicolas Kozubek. « La connection du métro au RER E à Bois-Perrier, juste en face du centre, est forcément un signe positif pour nous. »

Le maire UMP de Rosny, Claude Capillon, attend aussi avec impatience le démarrage des travaux. « Le métro, ça change totalement la physionomie de la ville, analyse-t-il. Grâce à lui, nous prévoyons de construire des bureaux, logements, commerces dans la zone de Rosny 2. On sera moins asphyxiés par la circulation et cela facilitera les liens entre quartiers. » Le schéma de principe doit être arrêté l'an prochain, l'enquête publique devrait se dérouler en 2012 pour un début de chantier à la fin 2013 et une mise en service en 2019.

Le Parisien

Tous les articles de la rubrique

Articles sur le même sujet

Un site Internet dédié à la ligne 11
Nouvelle étape pour le prolongement de la ligne 11
Nouvelle étape pour le prolongement de la ligne 11
Quel itinéraire pour la ligne 11 ?
Les temps forts dans votre département en 2009

EXCLUSIF : la totalité des articles du Parisien et du Parisien.fr + le journal en PDF ! JE M'ABONNE

Réagir à l'article

Réagir avec mon compte YOU

Identifiant Mot de passe

OK

Mot de passe oublié ?

Réagir sans compte

J'utilise un pseudo / email **ou je m'inscris gratuitement**

JE M'INSCRIS

Pseudo*

Email*

Titre de la réaction

Votre réaction*

Je déclare avoir pris connaissance et avoir approuvé la **Charte de modération** et j'accepte que ma réaction soit publiée dans le Parisien / Aujourd'hui en France.*

ENVOYER

*Champs obligatoires

Seine-Saint-Denis : les autres articles

Bougez

le Parisien

Date Parution : 16 septembre 2010
Fichier : 1509657543.pdf
Copyright : Parisien (Le) (SPQR)
Diffusion : 320000

PRESS INDEX

aujourd'hui

18 heures, Montreuil. L'Association montreuilloise des usagers des transports en commun (AMUTC) organise ce soir une réunion publique consacrée au bilan de ses actions, mais aussi au prolongement des lignes 9 et 11 du métro. Une manière de fourbir ses arguments avant une autre réunion publique organisée le 21 septembre à 19 heures au gymnase Boissière, par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif). Un rendez-vous qui se tient dans le cadre de la concertation préalable sur le prolongement de la ligne 11, entre la mairie des Lilas et Rosny. Ce soir, 18 heures, centre Jean-Lurçat, 5, place du Marché, à Montreuil.

ANOUS PARIS
www.anous.fr

N° et date de parution : 490 - 19/09/2010
Diffusion : 300338 Page : 43
Périodicité : Hebdomadaire Taille : 80 %
anousparis_490_43_301.pdf 565 cm2
Site Web : http://www.anous.fr

métro_

Rallongement de la 11 : objectif 2019

Avec le démarrage de la concertation publique jusqu'au 8 octobre, le prolongement de la ligne 11 entre en phase active. L'occasion de s'informer sur le projet et de donner son avis.

Prolongée d'environ 6 kilomètres, de son actuel terminus Mairie des Lilas jusqu'à la station de RER E Rosny-Bois-Perrier, la ligne 11 du métro reliera les communes des Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville et Rosny-sous-Bois. Ce prolongement (prévu pour une mise en service en 2019) offrira des correspondances avec la ligne de tramway T1 prolongée à Val-de-Fontenay, le RER E, et le réseau de bus. Deux tracés ont été étudiés. **Le tracé 1 est entièrement souterrain et comporte cinq stations. Le tracé 2 comporte six stations et une partie en viaduc.** Les deux tracés ont une longueur similaire et portent la ligne 11 à 12 kilomètres au total.



Photo Jean-François Richier/RATP

La longueur de la ligne 11 va doubler, passant de 6 à 12 kilomètres.

Entre 65 000 et 71 500 habitants et emplois desservis et environ 9 500 nouveaux utilisateurs (en heure de pointe) sur l'intégralité du parcours sont estimés à l'horizon de la mise en service. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) organise une concertation jusqu'au 8 octobre. L'objectif est d'informer et de recueillir les remarques et avis de tous sur le projet. Durant ces cinq semaines de concertation, des expositions sont proposées dans les mairies des Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois. Des documents d'information (dossier de concertation et dépliant) sont également disponibles dans les mairies, les lieux d'exposition, lors des réunions publiques et des rencontres. Un site internet, **www.prolongementligne11est.fr**, permet d'informer le public. De plus, il lui offre la possibilité de déposer un avis grâce à un formulaire électronique.

Les prochaines réunions publiques sont organisées à Romainville au Trianon (71, place Carnot, le jeudi 16 septembre à 19 h) et à Montreuil au gymnase Boissière (171, boulevard Aristide Briand, le mardi 21 septembre à 19 h). Une rencontre de proximité est également proposée au Centre social du Londeau, rue Paul Verlaine à Noisy-le-Sec, le lundi 27 septembre de 14 h 30 à 17 h 30.

Les études du prolongement de la ligne 11 sont financées dans le cadre du contrat de projet Etat-Région 2007-2013 par la Région Ile-de-France (70 %) et l'Etat (30 %). Ce projet est également inscrit au plan de mobilisation de la Région Ile-de-France et au contrat de projet Région-département 2009-2013, établi entre la Région (60 %) et le Conseil général de Seine-Saint-Denis (40 %). •

zoom_

Un tramway sur pneus pour le T6

Parcourant une distance de 14 kilomètres, le tramway T6 (Châtillon-Viroflay), qui desservira 21 stations sur les communes de Châtillon, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Meudon, Vélizy-Villacoublay et Viroflay, sera un tramway sur pneumatiques. La RATP va passer commande du matériel roulant et du système de guidage pour un marché global de 171,6 millions d'euros. Ce marché prévoit la fourniture de 28 rames de tramways à roulement pneumatique (de type Translohr STE6), en tranche ferme, et de deux à huit rames en tranche optionnelle, et aussi d'un système de guidage, en tranche ferme pour la section de surface de la ligne et en tranche optionnelle pour la section souterraine. En accord avec le STIF, le financement de ce matériel roulant sera assuré par crédit-bail.

Chaque rame pourra accueillir quelque 250 personnes, dont 60 assises. La livraison de la première est prévue pour juin 2013. Avec un trafic prévu de 82 000 voyageurs par jour, cette nouvelle ligne facilitera les déplacements de banlieue à banlieue et offrira des correspondances avec la ligne 13 du métro, le RER C, le Transilien et plusieurs lignes de bus en proche et moyenne couronne. La mise en service se fera de manière progressive



© RATP

La livraison de la première rame du T6 Châtillon-Viroflay est prévue pour 2013.

à partir de 2014. Le coût des infrastructures est estimé à 384,08 millions d'euros. Le financement est assuré par la Région Ile-de-France (50 %), le département des Hauts-de-Seine (20 %), l'Etat (16 %), le département des Yvelines (13 %) et la RATP (1 %). •

Informations sur www.ratp.fr.

Copyright (A Nous Paris)
Reproduction interdite sans autorisation

Affiches PARISIENNES ET DÉPARTEMENTALES

N° et date de parution : 100921 - 21/09/2010
Diffusion : 11000 Page : 14
Périodicité : Bimensuel Taille : 100 %
Affiches_100921_14_301.pdf 160 cm2
Site Web : http://www.affiches-parisiennes.com/



SEINE-SAINT-DENIS

Métro : lancement du prolongement de la ligne 11

Depuis la création de la ligne 11 du métro il y a 110 ans, c'est probablement l'une des avancées les plus importantes vers son prolongement entre la mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier. Des réunions de concertation auront lieu prochainement dans les cinq villes concernées : Les Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois. Les premières délibérations sur le prolongement de la ligne 11 remontent à 1900. La dernière avancée en la matière est la création de la station Mairie-des-Lilas en 1937. Depuis, plus rien. En 2002, une association intercommunale s'est créée

Copyright (Les Affiches Parisiennes et Départementales)
Reproduction interdite sans autorisation

Affiches PARISIENNES ET DÉPARTEMENTALES



N° et date de parution : 100921 - 21/09/2010
Diffusion : 11000 Page : 15
Périodicité : Bimensuel Taille : 100 %
Affiches_100921_14_301.pdf 160 cm2
Site Web : http://www.affiches-parisiennes.com/

pour faire avancer le dossier. Daniel Guiraud, maire des Lilas, en est le président «Ce projet va changer radicalement la vie de centaines de milliers de personnes», a-t-il assuré. Il est d'autant plus important qu'il s'inscrit dans un maillage plus global avec des connexions sur le tramway T1 et sur le RER E. «En clair, les habitants n'auront plus besoin de passer par Paris pour se rendre dans de nombreuses villes du département.» Le tracé de 6 km prévoit une première phase entre les stations Mairie-des-Lilas et Hôpital. Pour la suite, deux tracés seront proposés. «Nous sommes restés longtemps sur le premier tracé, mais l'arrivée de Domus en 2006 et la possibilité de desservir le quartier du Londeau à Noisy ont changé la donne», a poursuivi Daniel Guiraud. Le tracé serait entièrement réalisé en tunnel, le second nécessiterait la construction d'un viaduc entre la station Boissière-2 et l'échangeur autoroutier A 3-A 86. Cette dernière hypothèse a les faveurs d'Aurélien Dudragne, directeur du centre commercial Domus, qui aurait alors une station au pied de son centre commercial. «Notre clientèle progresserait de 10 % à 20 %, car avec le métro, les gens viendraient plus facilement découvrir le centre, a-t-il insisté. Sans compter les avantages pour la circulation le week-end et les jours fériés.» Le maire de Rosny, Claude Capillon, attend également avec impatience le démarrage des travaux. Le schéma de principe devra être arrêté l'an prochain et l'enquête publique en 2012, pour un démarrage du chantier à fin 2013.

Copyright (Les Affiches Parisiennes et Départementales)
Reproduction interdite sans autorisation

le Parisien

Date Parution : 21 septembre 2010
Fichier : -373052391.pdf
Copyright : Parisien (Le) (SPQR)
Diffusion : 320000

PRESS INDEX

Réunion sur le tracé du prolongement de la ligne 11

Il n'est prévu qu'à l'horizon 2019, mais son tracé se discute aujourd'hui. Le prolongement à l'est de la ligne 11 du métro fait l'objet d'une réunion publique qui se tient ce soir, au gymnase Boissière de Montreuil, sous l'égide du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif). Les habitants sont invités à donner leur avis sur le tracé des 6 km de la future ligne, qui doit relier l'actuel terminus Mairie-des-Lilas à Rosny-Bois-Perier. Deux scénarios sont actuellement à l'étude pour la fin de l'itinéraire, à partir de l'hôpital intercommunal de Montreuil : le premier tracé, qui prévoit un arrêt Boissière 1, serait entièrement réalisé en tunnel, le second nécessiterait la construction d'un viaduc entre la station Boissière 2 (à 200 m du premier) et l'échangeur autoroutier A 3-A 86. Ce soir, à 19 heures, au gymnase Boissière, 171, boulevard Aristide-Briand. Une rencontre de proximité sera par ailleurs organisée sur le marché Colonel-Fabien, le vendredi 1er octobre de 11 heures à 14 heures.

Echo d'Ile de France

Date Parution : 23 septembre 2010
Fichier : 2146432172.pdf
Copyright : Echo d'Ile de France
Diffusion : 5000

IL FAUT UNE RÉFORME TERRITORIALE

Votre prédécesseur avait soutenu l'intégration des gens du voyage. Le discours de Nicolas Sarkozy au sujet des Roms vous choque-t-il? Non, pas vraiment. Pour moi le discours de Nicolas Sarkozy concerne les Roms, et pas les gens du voyage. J'ai travaillé avec Claude Pernès sur le projet de sédentarisation des gens du voyage sur notre ville. Ils habitent Rosny depuis 35 ans et sont attachés à leur ville. Je les ai rencontrés récemment et ils regrettent l'amalgame qui est fait avec les Roms. C'est très différent. Je le sais d'autant mieux que nous avons eu un problème avec 200 Roms, venus principalement de Roumanie et de Bulgarie, qui ont occupé il y a trois mois un terrain de la SNCF et de RFF. Sans nier le problème social, notamment des femmes et des enfants, c'est une problématique des villes. Nous avons mis deux mois avant de régler cette question qui posait des problèmes de voisinage et d'hygiène. Je ne souhaite à aucun maire de rencontrer ce type de problème. Ne croyez-vous pas que ce discours visant les Roms stigmatise l'ensemble des gens du voyage? Il y a certainement un effort de pédagogie à faire car la plupart des Français font un amalgame entre les gitans, les Roms et les gens du voyage. Mais c'est aussi le problème des médias. Après, concrètement que peuton faire pour ces populations? Et que font les états concernés comme la Bulgarie et la Roumanie pour garder leurs ressortissants? Quand j'ai discuté avec certains Roms, ils m'ont affirmé qu'ils vivaient mieux dans les conditions misérables où ils étaient à Rosny que dans leur propre pays. Alors, les grands discours des hommes politiques roumains m'exaspèrent un peu. Ils ne sont même pas capables d'intégrer leurs populations ! La plupart de ces Roms étant inexpulsables, à quoi sert le démantèlement des camps? Il correspond à un problème de sécurité. À Rosnysous-Bois, nous avons quand même eu des désordres publics aux alentours du terrain occupé avec des intrusions dans des propriétés privées et de sérieux problèmes d'hygiène. Le nettoyage du site a coûté 220000 euros à la ville. Il y avait 140 tonnes à évacuer ! Mais cela ne fait-il pas que déplacer le problème? Tant qu'on n'aura pas réglé la question au fond, nous ne ferons en effet que déplacer le problème d'une ville à l'autre. Cette question concerne l'État français et nos relations avec nos voisins européens. Le maire répond juste à la tranquillité publique de ses administrés. Et ces derniers m'avaient demandé d'agir. Après, il faudra peut-être envisager l'installation de vrais villages avec une approche d'intégration. Ces populations travaillent, mais elles sont aussi exploitées. Derrière cette misère, il y a aussi des exploiteurs qui venaient le soir dans le camp avec leurs BMW pour voir ce qu'avaient rapporté ces pauvres gens. C'est scandaleux! En avez-vous parlé avec le préfet Lambert? Bien sûr, et c'est d'ailleurs l'une de ses missions. Actuellement, il fait le tour des villes du département pour évoquer ce problème car il est conscient que ce problème dépasse notre rôle de maires. Sa politique vous semble-t-elle adaptée pour lutter contre les trafics de stupéfiants? Je le pense. Pendant des années on nous a dit qu'il ne fallait pas toucher au bizness des quartiers afin de remonter les filières. Avant d'être maire, j'étais adjoint à la politique de la ville et je me suis aperçu que cela ne marchait pas. Si on ne touche pas aux halls d'immeubles, on ne réglera pas le problème de tranquillité dans les quartiers. Même s'il s'agit d'un pourcentage infime, ce phénomène cause de très fortes nuisances. À Rosny, nous ne figurons pas parmi les villes les plus touchées par ce phénomène, mais c'est notre principal problème. ***« Nos policiers municipaux représentent cette police de proximité. Ils sont intégrés dans la ville. »*** Pour vous, le débat sur la déchéance de la nationalité est-il un vrai débat ou un leurre? Ce n'est pas un vrai débat. La déchéance de nationalité, c'est un leurre par rapport

Echo d'Ile de France

Date Parution : 23 septembre 2010
Fichier : 2146432172.pdf
Copyright : Echo d'Ile de France
Diffusion : 5000

à ce qui se passe dans nos quartiers. La plupart des jeunes qui posent problème dans nos cités sont français et ne se considèrent pas comme tels. Ils se sentent totalement exclus de la République pour une multitude de raisons alors que leurs parents se sont intégrés. C'est ça le problème. Mais être Français, ce n'est pas renier sa culture, ses origines. Et puis, ces jeunes considèrent que leurs cités sont des lieux où nous ne devons pas venir, devenant ainsi des lieux de non droit. ***« Si les socialistes revenaient au pouvoir, ils ne toucheraient pas à la réforme des retraites. »*** L'annonce d'Uteq plus musclées vous séduit-elle? J'aimerais déjà savoir si ce dispositif va être généralisé. En tout cas, ces brigades constituent un moyen supplémentaire pour gérer les problèmes de quartier. Certains disent que c'est un retour de la police de proximité. Je ne le crois pas. Cette police était positive tant qu'elle restait dans son rôle de police. Mais j'ai aussi connu la police de proximité au moment où les centres sociaux organisaient des matchs de foot avec les jeunes. Cela n'a rien fait avancer. Bien au contraire. Aujourd'hui, nos policiers municipaux représentent cette police de proximité. Ils sont intégrés dans la ville. Vous succédez à un maire NC. Cela constitue-t-il un problème politique? Non, pas du tout. Je suis UMP mais j'essaye comme l'a été Claude Pernès d'être le plus consensuel possible. Vous avez protesté contre le Quick halal. Vos habitants sont-ils sur la même longueur d'ondes? Je n'ai pas fait de référendum, mais d'après les contacts que j'ai oui. Et les musulmans de Rosny sont venus me voir pour me préciser qu'ils n'avaient rien demandé. Ce n'est pas le côté halal qui me pose problème. Ce qui me choque, c'est qu'une chaîne ayant comme actionnaire la Caisse des Dépôts, donc l'État, décide d'un coup de passer 100 % halal sans laisser le choix à personne. Comme maires, nous essayons de défendre le mieux vivre ensemble. C'est notre travail quotidien. Alors oui, le choix de cette chaîne d'exclure une partie des consommateurs uniquement sur des bases marketing me choque. C'est un choix discriminatoire. L'enquête publique sur le prolongement de la ligne 11 démarre. Qu'en attendez-vous? C'est l'exemple type de dossier où des maires de tendances politiques très différentes travaillent ensemble pour faire du lobbying autour d'un projet qui remonte à 75 ans. Et là, nous voyons enfin le bout du tunnel avec l'espoir d'une réalisation vers 2018-2019. Pour la Seine-Saint-Denis, c'est formidable. L'arrivée du métro va booster tous les secteurs où il y aura des stations. Les décideurs prennent enfin conscience que ce département a été largement oublié pendant des décennies. Qu'espérez-vous comme réformes sur le Grand Paris? Je pense qu'il faut une réforme territoriale. Nous avons tellement de strates qu'il faut clarifier les compétences entre les départements et les régions, surtout dans un moment où l'État n'a plus les moyens financiers pour intervenir comme il le devrait. À l'intérieur de cette réforme, je souhaite également que l'on défende les intercommunalités. Avez-vous des projets d'agglos? Nous souhaitons une intercommunalité de projets. Notamment autour de l'A86. À partir du travail réalisé avec l'Actep, elle pourrait s'articuler autour de Fontenaysous-Bois, Le Perreux, Nogent-sur-Marne, Bry-sur-Marne. C'est là que se situe le tissu économique. Espérez-vous aboutir? Ayant vu les principaux maires de l'Actep, il n'est pas impossible que des événements importants se produisent dans les mois qui viennent. Qu'attendez-vous de l'enquête publique sur le Grand Paris? Déjà, nous avons besoin de clarification entre ce projet de Grand Paris, Paris métropole, la discussion autour de la réforme territoriale et les projets des architectes. Tout cela est devenu très flou. J'espère que cette enquête donnera des indications claires. Souhaitez-vous que les Conseils généraux gardent la clause de compétence générale? Bien sûr. Mais il est vrai que parfois les élus ont un mal fou à se retrouver dans les compétences. Alors, pourquoi ne pas imaginer que la région ou le département prenne en charge les collèges et les lycées. Nous avons besoin de clarification. À l'heure actuelle, il y a trop de déperdition d'énergie. Et cela est préjudiciable. Aimeriez-vous que JF Copé s'empare de l'UMP? C'est un homme politique important et j'ai beaucoup de respect pour lui. Mais nous avons un secrétaire général qui fait bien son travail. Ma préoccupation n'est pas là et je n'y avais même pas pensé. À mi-mandat, quel bilan faites-vous de la présidence Sarkozy? En tout cas, on ne pourra pas lui reprocher de ne pas avoir voulu mener des réformes. Et je n'ai jamais vu un président qui soit autant attaqué. À ce niveau-là, je me pose des questions. Bien sûr, on peut discuter du style et de la communication que je n'approuve pas toujours, mais je ne vois guère de propositions de l'autre côté. D'ailleurs, je suis persuadé que si les socialistes revenaient au pouvoir, ils ne toucheraient pas à la réforme des retraites. Ils sont bien trop heureux que ce soit nous qui la menions. CI-