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