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