



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 1^{er} 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 entraînés 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 Châtelet.

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'Etat, 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 Assises 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 SEHOANE, 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 transports. 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.



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