



La lettre

du Prolongement de la ligne 11 du métro à l'est

N°2 • OCTOBRE 2012



DE MEILLEURES CONDITIONS DE TRANSPORT POUR LES USAGERS DE LA LIGNE 11

> Pour plus d'espace, des rames plus longues

Afin de répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs entraînée par le prolongement de la ligne 11, les rames du métro passeront de 4 à 5 voitures, pour maintenir l'efficacité du service. La fréquence entre chaque rame sera maintenue à 105 secondes, soit 1 min. 45, aux heures de pointe. Dans le cadre d'un schéma directeur récemment adopté par le Conseil du STIF, des commandes seront passées pour que de nouvelles rames soient mises en circulation sur la ligne 11 prolongée.

> Des stations existantes améliorées

Selon la réglementation en vigueur, une station doit pouvoir être évacuée en 10 minutes maximum en cas d'incident. Pour répondre à cette norme de sécurité au regard du nombre de passagers supplémentaires, 8 des 13 stations, entre Hôtel de Ville et Mairie des Lilas, seront équipées d'un second chemin d'évacuation depuis les quais. Les 5 autres stations de ce tronçon satisfont déjà à cette obligation; elles ne nécessiteront donc pas de travaux lourds (seules des opérations de rehausse des quais pour améliorer l'accès aux trains seront à prévoir).

> Des stations nouvelles modernes et confortables

Les nouvelles stations situées sur le prolongement de la ligne seront toutes équipées d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs. Chacune de ces stations fera l'objet d'un travail architectural approfondi et une réflexion sera menée pour parfaire leur intégration dans l'environnement urbain.

LA PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE EST EN COURS

Le STIF et la RATP, co-maîtres d'ouvrage du projet, élaborent actuellement le dossier d'enquête publique sur le prolongement de la ligne 11. Ce dossier sera présenté au Conseil du STIF dans les semaines à venir.

L'enquête publique sur le prolongement de la ligne 11 devrait se tenir **courant 2013**, sous l'égide d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête.

Elle sera l'occasion de **présenter une nouvelle fois le projet au grand public** afin de l'informer des évolutions techniques intervenues depuis la concertation et de **recueillir ses avis et observations** sur ce projet plus abouti.

À l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établira un rapport, dans lequel un avis sur le projet sera rendu, lequel pourra être **favorable**, assorti ou non de réserves et / ou de recommandations, **ou défavorable**.

C'est sur la base de ce rapport que sera adoptée, par le préfet, la **déclaration d'utilité publique** qui permettra de poursuivre la réalisation du projet.

Retour sur les étapes précédentes

Suite à l'inscription du prolongement de la ligne 11 au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) en 1994, des études préalables ont été engagées à partir de 1996. Après la mobilisation des financements dans le CPER (Contrat de Projets État-Région) de 2007-2013, le STIF a élaboré un DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) sur le projet pour pouvoir engager une concertation avec le grand public.

Celle-ci s'est tenue du 6 septembre au 8 octobre 2010 et a permis de dégager un tracé privilégié comportant 6 stations et desservant le quartier de Londeau-Domus.

C'est sur la base de ce tracé qu'ont été menées les études complémentaires en 2011 et 2012, permettant d'affiner l'ensemble des caractéristiques techniques du projet et de préparer le dossier d'enquête publique.



Jusqu'en 2009
Études préalables

2009
DOCP

6 sept. - 8 oct. 2010
Concertation

2011-2012
Études complémentaires

2013
Enquête publique et études détaillées

2014
Lancement des travaux

2019
Mise en service de la ligne



LES PROJETS URBAINS QUI VONT BÉNÉFICIER DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11

Le prolongement de la ligne 11 s'inscrit dans une démarche innovante d'articulation étroite entre le projet de transport et les projets urbains. En effet, grâce à la signature d'une charte aménagement / transport, en 2010, par la Région et ses partenaires, l'ensemble des transformations (travaux, logements, commerces, écoles, etc.) qui vont impacter le territoire est mieux anticipé et mieux coordonné avec les différentes étapes du projet de transport. Ce faisant, le prolongement de la ligne 11 permettra de desservir de nombreux équipements déjà existants aux abords du tracé, mais également d'accompagner les aménagements urbains en projet dans les communes concernées. Les études d'implantation des futures stations sont en cours. Sur la base de ces études, il est d'ores et déjà possible de dégager les grands principes d'insertion de ces stations.

Le point sur ces deux aspects ville par ville.

LES LILAS

- Le prolongement de la ligne s'articulera avec l'opération de requalification des espaces extérieurs de la cité Henri Dunant, aux abords du tracé. Le prolongement est également coordonné avec le programme de rénovation urbaine du centre-ville (nouveaux logements et commerces, implantation de l'école Victor Hugo, nouvelle église...).
- Les études d'implantation de la **station Liberté*** sont en cours. L'accès à la station pourra s'effectuer par un kiosque (petit bâtiment en surface) qui accueillera les circulations verticales (escalier fixe, escalier mécanique, ascenseur). Ce kiosque permettra d'assurer une bonne visibilité de la station depuis le boulevard du Général Leclerc et l'avenue de Verdun. L'accès principal à la station sera situé à proximité immédiate du centre culturel Henri Dunant.

* Les noms des stations sont donnés à titre provisoire.

ROMAINVILLE

- La conception de la **station Place Carnot*** permet d'envisager, à terme, son intégration dans une opération d'urbanisme qui reste à définir. La station permettra de desservir la future base de loisirs et de plein air de la Corniche des Forts et le cinéma Trianon qui vient d'être rénové. La Cité Cachin, rénovée dans le cadre d'un important projet ANRU, bénéficiera également de cette station.
- La station sera implantée à Romainville en correspondance avec le tramway T1 prolongé à Val de Fontenay. L'accès principal à la station se fera aux abords de la future station du T1, optimisant ainsi les correspondances entre ces deux lignes. Un accès secondaire sera quant à lui implanté au nord de la Place Carnot.

MONTREUIL

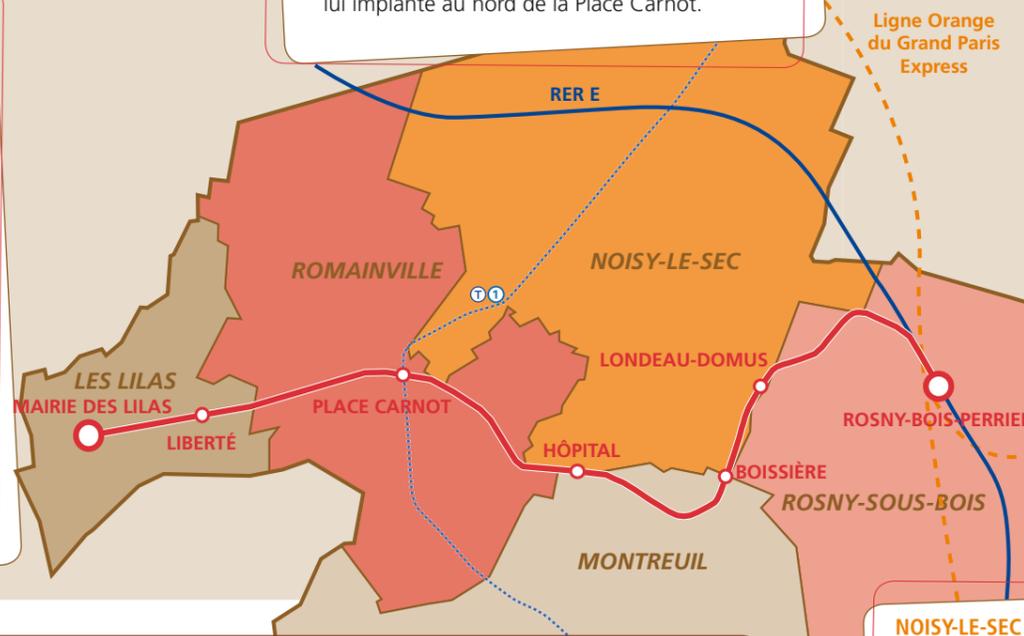
- L'issue principale de la **station Hôpital*** sera située non loin de l'angle de la rue des Saules Clouets et du boulevard de la Boissière. L'entrée secondaire sera positionnée devant l'hôpital André Grégoire dont le pôle Femme-Enfant a ouvert en 2012, assurant ainsi une desserte efficace et rapide de celui-ci.
- La **station Boissière***, quant à elle, se situera à proximité immédiate de la Cité Boissière. Un de ses accès permettra également d'accéder rapidement au boulevard du même nom. Cette station s'insère dans le plan de valorisation des Hauts de Montreuil, projet d'envergure dont le potentiel sur l'ensemble de ce territoire de 200 ha est d'au moins 3 000 logements. La ZAC Boissière-Acacia (environ 1 200 logements) qui s'appuie sur une démarche d'urbanisme bioclimatique est notamment inscrite dans ce projet.

ROSNY-SOUS-BOIS

- Le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-sous-Bois permettra d'accompagner les projets de rénovation urbaine amorcés ou à l'étude sur ce secteur. La ZAC Saussaie Beauclair sera directement desservie par la **station Londeau-Domus***. Cette opération est déjà en partie réalisée; d'autres opérations viendront compléter son développement. La ZAC Gabriel Péri a pour vocation principale l'habitat : 450 logements doivent y être construits, accompagnés d'équipements, services et commerces de proximité. Enfin, le projet du secteur du Grand Pré prévoit l'aménagement de 11 ha à vocation mixte : logements, activités et commerces. Ce projet serait implanté à proximité du terminus de la ligne, à la **station Rosny Bois-Perrier***, et viendrait également dans la continuité de la ZAC des Portes de Rosny.
- Une portion du prolongement de la ligne 11 sera construite en viaduc, entre le boulevard Gabriel Péri et le nœud routier formé par l'A86 et l'A3. La station Londeau-Domus, au milieu de la partie aérienne du tracé, sera implantée en surface, à proximité du centre commercial Domus. La station Rosny Bois-Perrier, quant à elle, sera le terminus du prolongement, permettant des correspondances avec le RER E et la future Ligne Orange du Grand Paris Express. L'implantation de la station de la Ligne Orange fera l'objet d'une concertation avec le grand public qui pourrait se tenir d'ici la fin de l'année 2012. Les correspondances avec le futur terminus de la ligne 11 seront optimisées.

NOISY-LE-SEC

- Noisy-le-Sec poursuit la réalisation du programme prévu sur la ZAC des Guillaumes, opération à vocation économique qui prévoit d'accueillir environ 270 logements, 38 500 m² d'activités de service, ainsi qu'un parc urbain de plus de 5 hectares. La **station Londeau-Domus** sera située à côté de la ZAC des Guillaumes. Ainsi, la desserte de la zone résidentielle et de l'un des plus grands espaces verts du secteur sera assurée par la ligne 11. Le quartier du Londeau, qui bénéficiera également de cette station, fait actuellement l'objet d'un projet de rénovation urbaine.



INTERVIEW

Daniel Guiraud

Maire des Lilas et président de l'APPL 11**

Pour quels besoins de desserte le prolongement de la ligne 11 du métro a-t-il été envisagé ?

Nous sommes ici, aux Lilas, au sein d'un territoire qui correspond à un bassin. Un bassin d'environ 500 000 habitants oublié par l'investissement public des cinquante dernières années. Des besoins croissants en termes de desserte sont restés sans aucune réponse depuis trop longtemps. La dernière station de métro, celle de la Mairie des



Lilas, date de 1937... Le prolongement de la ligne 11 du métro est une vraie nécessité.

Des élus de tous bords politiques ont réussi à travailler en synergie autour de ce projet. De ce point de vue, il s'agit d'un projet exemplaire à vos yeux ?

Effectivement, car je n'ai pas à l'esprit d'autre exemple de projet porté à ce point au-delà des divergences politiques. Au départ, il s'agissait d'un pari lancé par quelques maires de tous bords politiques. Nous avons démontré qu'il est donc possible de travailler au-delà des clivages sur des sujets d'intérêt général. Nous avons réussi à tenir la distance, en faisant preuve de solidarité les uns envers les autres. C'est tout à fait particulier !

Demain, quel sera l'impact de ce projet sur votre ville, selon vous ?

Chaque fois qu'une offre de transport en commun est améliorée, cela permet de réduire l'utilisation des véhicules individuels. En termes de qualité de vie, de facilitation des déplacements et d'écologie urbaine, le prolongement de la ligne 11 du métro aura donc un impact considérable. D'autant qu'il va permettre un meilleur maillage du territoire grâce à des correspondances avec deux tramways (le T1 et le T3b), le RER E et la future Ligne Orange. Pour une ville comme Les Lilas et ses 23 000 habitants, ce projet permet d'envisager l'avenir avec la certitude que nous allons conserver notre qualité de vie tout en dynamisant l'économie, le commerce et l'attractivité de l'est de la commune.

**L'APPL 11 (Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11) a été créée en 2003; en sont membres les cinq communes traversées par le projet, Paris, Le Pré-Saint-Gervais, Pantin, la CA Est Ensemble, l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP), et le Département de Seine-Saint-Denis.

- 1 Quais
- 2 Système d'éclairage
- 3 Plafond
- 4 Habillage parois moulées



INTERVIEW



Frédéric Blérot

Architecte-urbaniste, Cabinet Richez et Associés

Quel rôle avez-vous joué dans les études menées sur le prolongement de la ligne 11 ?

Nous avons eu un rôle d'assistant à maîtrise d'ouvrage auprès de la RATP qui a porté sur la réalisation des études de schéma de principe de la ligne 11. Il nous a ainsi été demandé de présenter plusieurs scénarii d'insertion urbaine des nouvelles stations souterraines, mais aussi de réfléchir à leurs fonctionnalités et à leur architecture.

Se représenter le travail de l'architecte lorsqu'il est question d'une maison est facile, mais ce n'est pas le cas quand il s'agit de stations de métro. Concrètement, comment avez-vous travaillé ?

Pour chacune des cinq nouvelles stations souterraines, nous avons commencé par chercher leur positionnement idéal en termes d'insertion urbaine au sein de l'espace public. Les voiries étant très étroites, cette question n'était pas particulièrement aisée. D'autant qu'aujourd'hui la législation impose de mettre des ascenseurs à disposition des personnes à mobilité réduite. Trois scénarii sont vite apparus évidents pour la création des accès à ces stations : directement en voirie quand cela s'imposait, au sein d'un bâti pour offrir un espace plus large et sécurisé, ou sous la forme d'un kiosque comprenant tous les équipements nécessaires (signalétique, escaliers, locaux techniques). Au final, pour chaque station, nous avons proposé le scénario qui nous a semblé le plus pertinent en fonction des contraintes.

La ligne 11 existante possède une identité architecturale. De quelle manière celle-ci vous a-t-elle influencé dans la conception des nouvelles stations ?

Cette question concerne l'autre aspect de notre mission : la définition fonctionnelle et architecturale des stations. Ici, nous sommes non plus sur terre, mais sous terre. Les premières stations de la ligne 11 étaient des stations avec voûte. Dans le cadre du prolongement de cette ligne, nous étions dans une logique de structure différente, celle de la « boîte rectangulaire » intégrant les circulations verticales (escaliers fixes, escaliers mécaniques, ascenseurs). Nous avons donc essayé de développer ces stations sur un mode de construction entre mémoire et modernité. Autrement dit, nous avons conservé l'identité de ces stations (carrelage, éclairage, etc.), mais en l'adaptant aux nouveaux volumes, aux nouvelles technologies.

LE POINT SUR...

LE VIADUC

Situées entre les plateaux de Romainville et d'Avron, les communes de Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Sec sont situées dans une zone au relief contraint. Le tracé du prolongement traverse cette zone dont la topographie entraîne la nécessité d'un passage en viaduc pour être compatible avec les pentes admissibles par le métro. Reprenant le tracé de la ruelle de la Boissière, marquant la limite communale entre Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Sec, l'ouvrage longera la ZAC des Guillaumes à l'ouest et la future ZAC Gabriel Péri à l'est, puis se poursuivra en bordure du parc des Guillaumes, avant de s'insérer entre la zone d'activités des Guillaumes et le centre commercial Domus.



Dans le but d'associer les collectivités et les communes à la définition des grandes caractéristiques de l'ouvrage, un atelier participatif a eu lieu le 12 avril 2012. Organisé sous l'égide de la RATP, co-maître d'ouvrage du projet avec le STIF, l'objectif de cette réunion était de présenter aux partenaires du projet les résultats des études sur la section aérienne d'environ 580 mètres que comporte le tracé de la ligne 11.

Le cabinet d'architectes Groupe 6 et les bureaux d'études Ingerop et Inexia ont présenté 3 partis pris en termes d'architecture et d'insertion du viaduc. La présentation a été suivie d'une visite de terrain sur le futur site d'implantation de l'ouvrage. Sur la base des éléments recueillis lors de cette séance, le travail sur cet ouvrage d'art va se poursuivre, avec notamment la perspective d'un concours d'architectes qui sera lancé en 2013.

LES OUVRAGES DE SERVICE

Les postes de redressement permettent d'alimenter le métro en électricité. Quatre postes de redressement sont prévus sur le prolongement de la ligne 11, à proximité des stations Place Carnot, Hôpital, Londeau-Domus et Rosny Bois-Perrier.

Des installations de ventilation et des accès pompiers, indispensables pour garantir la sécurité de la ligne, seront également présents le long du tracé.

L'ATELIER DE MAINTENANCE ET LA ZONE DE REMISAGE

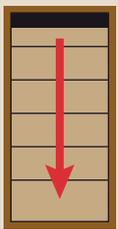
Cet ensemble de locaux et espaces techniques permet d'assurer la maintenance du matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement de pièces), ainsi que le lavage et le garage des trains.

L'atelier actuel de la ligne 11, implanté aux Lilas, étant situé sur le tracé du prolongement, il est nécessaire de le démanteler et de trouver un autre lieu pour son implantation. C'est le site de Rosny-sous-Bois qui a été retenu à l'issue de la concertation. L'atelier se situera avenue du Général de Gaulle, à proximité de l'échangeur autoroutier A3/A86, et s'étendra sur une surface d'environ 15 000 m².

LES TRAVAUX DES FUTURES STATIONS

Pour les stations souterraines de la ligne 11 prolongée, trois méthodes de construction seront utilisées :

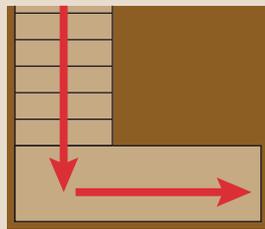
La construction en tranchée couverte



Lorsque la station se situe sous des voiries importantes, sur lesquelles la circulation routière et la vie locale (accès aux commerces, cheminements piétons, etc.) ne peuvent être totalement interrompues, les travaux sont réalisés à l'abri d'une dalle de

couverture, par phases, avec reconstitution de la voirie existante au fur et à mesure. Cette solution est particulièrement adaptée dans des secteurs fortement urbanisés.

La construction en puits et en souterrain



une partie des travaux est réalisée à ciel ouvert, le reste étant réalisé en méthode traditionnelle, en souterrain.

La construction à ciel ouvert



La méthode en tranchée ouverte est utilisée lorsque les terrains situés au-dessus des futures stations présentent assez de disponibilité. Lorsque l'environnement urbain le permet, cette méthode est intéressante car elle permet une réalisation plus rapide de la station.

Comité de rédaction :
STIF, DRIEA, Région Ile-de-France, Département de la Seine-Saint-Denis, RATP.
Crédit photos : Richez Associés, Virginie Suerès, DR.

Retrouvez toutes les informations
sur le projet en consultant le site dédié :
www.prolongementligne11est.fr

