RÉUNION D'INFORMATION SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 À L'EST

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

RÉUNION DU 2 AVRIL 2013

A MONTREUIL

La réunion s'est tenue au gymnase Boissière à 19h, devant une assistance d'environ **60 personnes**.

* * * * *

Personnalités présentes :

Elus :

Ville de Montreuil

Dominique VOYNET, Maire de Montreuil

Ville de Noisy-le-Sec

Laurent RIVOIRE, Maire de Noisy-le-Sec

A la tribune :

Maîtrise d'ouvrage :

Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)

- Sandrine GOURLET, Directrice adjointe de la Direction des Projets d'Investissement

- Gilles FOURT, Chef de la division Fer à la Direction des Projets d'Investissement
- Cédric GENTON, Chargé de projets

RATP

- Lorenzo SANCHO DE COULHAC, maître d'ouvrage
- Laurence HERBRETEAU, Chargée d'études
-

Déroulement de la réunion :

1. **Ouverture**
2. **Présentation du projet**
3. **Echanges avec la salle**

---

1. **Ouverture**

- **Accueil des participants par Dominique VOYNET, maire de Montreuil**

Mme VOYNET souligne les nombreux projets de transports portés par la Société du Grand Paris et le STIF en Ile-de-France. Ils sont aujourd'hui mis en cohérence dans l'intérêt du réseau. Dominique VOYNET salue l'action de l'Association Montreuilloise des Usagers des Transports en Commun (AMUTC). La desserte de Montreuil reste inégale entre le haut et le bas de la ville, ce qui conduit selon elle à une fracture du territoire.
L'enquête publique du prolongement du tramway T1 aura lieu d'ici l'été 2013.
La mobilisation en faveur du prolongement de la ligne 9 se poursuit avec une marche organisée par l'Association Montreuilloise des Usagers des Transports en Commun (AMUTC). Montreuil a également besoin d'un renforcement de la desserte bus.
Le possible prolongement de la ligne 11 envisagé lors du discours du Premier Ministre le 6 mars dernier, en direction de Champs-sur-Marne montre bien l'intérêt de renforcer cette ligne.

Dominique VOYNET remercie l'Association Pour le Prolongement de la Ligne 11 (APPL11) et Daniel GUIRAUD pour leur action en faveur du prolongement, le STIF, la RATP, et le maire de Noisy-le-Sec pour sa présence.

- **Introduction par Sandrine GOURLET, STIF**

Sandrine GOURLET rappelle que le projet de prolongement est conduit sous la maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP. Les partenaires et les financeurs des études du projet qui sont la Région Ile-de-France, l'Etat et également le Conseil Général de Seine-Saint-Denis. La réunion d'information fait suite à la concertation de 2010 et doit permettre de présenter l'avancement des études. L'enquête publique devrait avoir lieu dans les prochains mois.

2. **Présentation du projet**

Cédric GENTON présente des éléments sur la ligne 11 actuelle. Elle compte 13 stations réparties sur 6,3 kilomètres. Elle a été fréquentée par 236 000 voyageurs par jour en 2010. A l'heure de pointe du matin, grâce à un intervalle d'un métro toutes les 105 secondes, la ligne 11 offre une capacité de 15 900 places. A cet horaire, 11 800 voyageurs utilisent la portion de la ligne entre Goncourt et République qui est la plus fréquentée. Le prolongement de la ligne 11 va nécessiter la création d'un nouvel atelier garage à Rosny-sous-Bois, celui de Mairie des Lilas ne pouvant être conservé. En effet, ce dernier est situé en arrière-gare de la station Mairie des Lilas, sur le tracé du prolongement. Du fait de la topographie du territoire, une portion du prolongement sera aérienne sur environ 600 mètres dans le secteur de Domus. 6 stations seront créées dont une station aérienne. Le prolongement va permettre de mieux desservir l'Est parisien, de mailler le réseau avec des correspondances avec le RER E, la ligne T1 prolongée à Val-de-Fontenay et la future ligne Orange du Grand Paris Express.

A l'horizon de mise en service du projet, on attend 32 700 voyageurs sur l'ensemble de la ligne 11 prolongée. L'augmentation du trafic sera compensée par la mise en service de rames à 5 voitures. La hausse du nombre de voyageurs va nécessiter le réaménagement de 8 stations existantes pour y créer des sorties supplémentaires notamment. A cette occasion, des escaliers mécaniques supplémentaires seront mis en place pour rendre les cheminements piétons plus confortables. On attend un report modal de l'ordre de 7% ce qui se traduira par une diminution du trafic, permettra une baisse des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution et une amélioration du service de bus.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC présente les différentes méthodes qui seront utilisées pour construire le tunnel. Le prolongement sera en grande partie construit en tunnelier et en creusement traditionnel (à la pelle). Des ouvrages de ventilation, des postes de redressement électriques et des évacuations pompiers

devront être intégrés le long du prolongement. Durant les études, l'insertion des stations dans le milieu urbain et le positionnement des accès ont été finement étudiés. Chaque nouvelle station sera dotée d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques.

Laurence HERBRETEAU présente les stations du prolongement.

La **station Liberté** se situe sur le boulevard du Général Leclerc de Hautecloque entre l'entrée du square Henri Dunant et la sente Giraud.

Elle desservira la Cité Gagarine, la cité Marcel Cachin, le quartier des sentes, le centre commercial, le lycée Liberté, le lycée Paul Robert, soit 26500 emplois et habitants à l'horizon de la mise en service du prolongement.

L'entrée principale de la **station Place Carnot** sera située sur la pointe de la rue de la République et du boulevard Henri Barbusse à proximité des quais du tramway T1. Un second accès sera situé au nord de la place Carnot entre les rue Carnot et Veuve Aublet.

La **station Hôpital** verra son accès principal prendre la forme d'un petit bâtiment située à l'angle du boulevard de la Boissière et de la rue des Saules Clouets. Cette station assurera plusieurs correspondances vers le réseau de bus (lignes 76, 129, 301). A cette station, un poste de redressement électrique sera implanté.

La **station La Boissière** a évolué depuis la concertation pour être implantée au plus près du boulevard de la Boissière. Elle est implantée sur des parcelles privées à acquérir entre le boulevard de la Boissière et la rue de la Dhuys. Elle desservira un quartier composé d'habitat collectif et individuel, ainsi que la ZAC Boissière-Acacias au sud à Montreuil, la ZAC des Guillaumes à Noisy-le-Sec et la ZAC Gabriel Péri à Rosny-sous-Bois, soit environ 15500 emplois et habitants à l'horizon de la mise en service du prolongement. Cette station sera le puits d'entrée du tunnelier.

La **station Londeau-Domus** se situe sur le viaduc à environ 8 mètres de haut. Elle desservira le lotissement des Cerisiers, le Parc des Guillaumes, le centre commercial Domus, la ZAC Gabriel Péri, la ZAC des Guillaumes et la ZAC Saussaie Beauclair. A l'horizon de la mise en service du projet, la station desservira 15000 habitants et emplois.

La **station Rosny-Bois-Perrier** sera située à l'ouest de la gare RER. Elle desservira 13 000 habitants et emplois et le centre commercial Rosny 2. Elle permettra des correspondances avec le réseau bus (lignes 116, 121, 145, 346), le RER et le futur réseau du Grand Paris Express.

L'atelier garage est situé à proximité de la direction des eaux et de l'assainissement du Conseil Général de Seine Saint Denis, du service des permis de conduire et du code et de la direction des routes d'Ile-de-France. Cet équipement permet la maintenance des rames, le nettoyage des rames et leur remisage.

Cédric GENTON présente le financement du projet et le son calendrier. Le projet de prolongement est estimé à 1 250 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2012. Deux autres réunions d'information sont organisées : une sur la commune de Rosny-sous-Bois se concentrant sur les stations Londeau-Domus et Rosny Bois Perrier et une sur la commune de Romainville pour aborder plus en détail les stations Liberté et Place Carnot.

3. Echanges avec la salle

Questions :

Monsieur BELAMEMSAM, habitant du secteur Hôpital : au moment des travaux, quelles sont les garanties que le STIF et la RATP peuvent apporter sur les nuisances liées aux travaux ? Comment peut-on être sûr que le prolongement de la ligne 11 ne connaîtra pas les mêmes incidents que celui du prolongement de la 14 ?

Franck THOMAS, habitant de Rosny-sous-Bois : à quel moment les travaux vont-ils réellement commencer ?

Monsieur BORIE, habitant de Montreuil : Dans les études réalisées, la ligne 9 est-elle abordée ? Qu'est-il prévu pour le prolongement de la ligne 9 ? Par ailleurs, à Fontenay, quels sont les temps de correspondances entre le RER et le tramway ?

Réponses :

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : lors de travaux souterrains, des affaissements sont parfois arrivés par le passé. C'est un risque qui est pris très au sérieux par la RATP qui a mis en place de nouveaux processus pour que cela n'arrive pas : sécurité des méthodes, second regard, stratégie d'achat différente, surveillance.

Gilles FOURT : un projet de transport connaît plusieurs étapes qu'il convient de franchir avant de pouvoir commencer les travaux : enquête publique, déclaration d'utilité publique, mais aussi des études détaillées (niveau avant projet) qui permettent de fixer le coût du projet et son financement. L'annonce du Premier Ministre prévoit que 2 milliards des recettes du Grand Paris servent au financement des projets de prolongements de métro et aux schémas directeurs de RER.

Le prolongement de la ligne 9 est mentionné dans le SDRIF. Il est aujourd'hui inscrit dans les documents de planification, mais il n'a pas pour le moment de financements alloués. Le prolongement de la ligne 9 est un projet de long terme.

Sandrine GOURLET : Val de Fontenay va devenir un pôle très important puisque la station regroupera le RER A, le RER E, le tramway T1 et la ligne orange. Cela va nécessiter de revoir l'organisation de ce pôle de transport. Des études vont être réalisées pour permettre un saut qualitatif.

Questions :

Dilag NKOUMI : avec un possible prolongement vers Noisy-Champs de la ligne 11, ne devrions-nous pas envisager la mise sur fer de la ligne ?

Monsieur LE BRIS DUREST, Montreuil : à la station La Boissière, l'emprise hachurée en bleue semble très importante et étendue vers l'Est. Comment se feront les travaux ?

Jo BESSEMOULIN, Association AMUTC, Romainville : Le ministre des transports a annoncé une dotation de 7 milliards d'euros. Les projections financières réalisées pour le prolongement de la ligne 11 comprennent-elles ces nouveaux crédits ?

L'AMUTC a alerté le STIF sur les économies qui pourraient être réalisées grâce à la mutualisation des travaux du prolongement concomitant de la ligne 11 et du prolongement de la ligne 9.

Réponses :

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : L'utilisation d'un matériel roulant sur pneu pour la ligne 11 était innovante lors de sa mise en service. Ce système permettait de diminuer les nuisances sonores et d'aller plus vite. Aujourd'hui, si la ligne était intégralement nouvelle, elle serait réalisée sur fer. La mise sur fer de la ligne 11 nécessiterait de reprendre intégralement la plateforme et la fermeture de la ligne pendant 2 ans.

Gilles FOURT : La station La Boissière servira de puits d'entrée pour le tunnelier. Une zone de chantier sera installée à proximité, mais son emprise exacte reste à définir. Les personnes qui pourraient être impactées par les emprises nécessaires aux travaux ont été informées par un courrier individuel. Ce courrier invite les personnes concernées à se rapprocher du STIF ou de la RATP afin que les échéances du projet et les procédures leurs soient expliquées individuellement. Les maîtres d'ouvrage du projet sont conscients que cette situation est difficile pour les personnes concernées, mais ils souhaitent mettre en œuvre les moyens nécessaires pour que cela se déroule au mieux. Le STIF et la RATP proposent de recueillir à la fin de la réunion les coordonnées de personnes présentes qui pensent être impactées par le projet.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : L'enquête publique doit permettre de confirmer l'utilité publique du projet. La déclaration d'utilité publique permet notamment de lancer les acquisitions foncières. Les études à réaliser dans les prochains mois vont chercher à minimiser les emprises nécessaires aux travaux. Les acquisitions foncières nécessitent de nombreuses étapes avec notamment une évaluation du prix du bien par un service indépendant, France Domaine, qui détermine un prix au regard du prix du marché.

Gilles FOURT : 7 milliards d'euros ont été dégagés pour financer des projets entre 2013 et 2017. Après 2017, il faudra continuer à financer les projets prévus dans les schémas directeurs. Si la ligne 11 est déclarée d'utilité publique, les besoins d'investissement vont se poursuivre au-delà de 2017. Le prolongement de la ligne 9 ne figure pas dans l'enveloppe de 7 milliards d'euros. De plus, l'utilisation du même tunnelier pour le prolongement de la ligne 11 et le prolongement de la ligne 9 n'est pas aussi simple que cela du point de vue technique. De prime abord, on semble faire des économies, mais de très nombreux investissements seraient nécessaires pour prolonger la ligne 9 en dehors du tunnelier. Le prolongement de la ligne 9 ne fait pas partie des projets prioritaires de transports en Ile-de-France. L'enquête publique sur le schéma directeur régional d'Ile de France peut être l'occasion de s'exprimer sur ce sujet.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : le tunnelier, même s'il n'est pas réutilisé pour le prolongement de la ligne 9 pourra être réutilisé sur un autre projet. Par exemple, le tunnelier du projet du tramway T6 provient d'un prolongement de métro.

Questions :

René MEHEUX, Association AMUTC : il n'y a aujourd'hui plus de matériel roulant sur pneu sur catalogue, comment allez-vous faire pour renouveler le matériel roulant ? Combien de nouvelles rames seront nécessaires au prolongement ? Au regard de l'état de vétusté des trains en circulation, peut-on envisager de commander dès à présent du nouveau matériel roulant ?

Dominique GOUPILLON : Comment va se dérouler la construction du prolongement entre Hôpital et La Boissière ?

Maurice FAY, Association AMUTC : lors de la concertation en 2010, le prolongement de la ligne 9 a été demandé. La plateforme technique devait être située au nord du boulevard Gabriel Péri. Est-elle située au niveau de la station La Boissière ? C'est important pour la ligne 9 car il serait possible de mutualiser les plateformes et être source d'économie. La ligne 11 sera-t-elle prolongée au-delà de Rosny-Bois-Perrier vers Noisy-Champs ?

Réponses :

Sandrine GOURLET : le 6 mars 2013, le Premier Ministre a demandé au STIF d'étudier le prolongement de la ligne 11 en substitution de la branche de la ligne orange entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs. Le STIF doit donc étudier les différentes options pour définir la meilleure solution. Le matériel roulant de la ligne 11 a besoin d'être renouvelé. Le prolongement jusqu'à Rosny-Bois-Perrier est une opportunité pour passer de 4 à 5 voitures. Un nouveau matériel roulant est donc nécessaire. Le STIF va passer un marché qui tiendra compte de tous les projets et des besoins afférents dont ceux de la ligne 11.

Laurence HERBRETEAU : il faut distinguer deux zones : la zone de travaux de la Boissière qui est le point d'entrée du tunnelier et la base chantier qui est représentée par une tâche rouge sur la carte projetée.

Cédric GENTON : plusieurs méthodes constructives sont nécessaires sur le prolongement. Le tunnel entre La Boissière et Hôpital va être creusé en souterrain au tunnelier. Une campagne de reconnaissance du bâti et des forages a été réalisée. Le tracé évite également de passer sous les immeubles de plus de 5 étages. Le prolongement de la ligne 11 sera réalisé selon les techniques mises en œuvre pour le prolongement du métro 12.

Questions :

Jo BESSEMOULIN, Association AMUTC, Romainville : Le prolongement de la ligne 9 n'en est qu'au début. Est-ce qu'une forte mobilisation lors de l'enquête publique à venir sur le SDRIF permettra de faire avancer les choses plus rapidement ? Des études ont été réalisées par le Conseil Général sur le prolongement des lignes 3 et 9 pour atteindre le réseau RER. Que ressort-il de ces études ?

Un habitant de Rosny-sous-Bois : le tracé semble passer à côté d'un immeuble de 24 étages. A la station Boissière, y-a-t-il un bâtiment prévu au-dessus de la sortie ?

Laurent RIVOIRE, Maire de Noisy-le-Sec : les études pour le prolongement vers Noisy-Champs vont-elles engendrer un retard pour le prolongement de la ligne 11 ? Il n'y aura pas 8 mètres de hauteur sous l'ensemble du tablier du viaduc ; on condamne ainsi en grande partie le parc des Guillaumes. Concernant le tramway T1, je suis favorable à son prolongement, mais pas par l'avenue Jean Jaurès.

Réponses :

Sandrine GOURLET : les projets de transports sont intégrés dans les documents de programmation. Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est soumis à la concertation et à l'expression libre des citoyens. L'enquête publique est une occasion parmi d'autres de faire entendre la position de l'AMUTC sur le prolongement de la ligne 9.

L'impact du prolongement vers Noisy-Champs sur le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier sera un des critères des études qui seront effectuées.

Gilles FOURT : le STIF ne bénéficie pas de l'étude réalisée par le Conseil Général sur les lignes 3 et 9. Le prolongement de la ligne 11 et la ligne Orange

constituent le premier élément de maillage du réseau de transport de Seine-Saint-Denis.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC : Il y a effectivement un immeuble d'une vingtaine d'étages à proximité de la station Boissière. Cela ne pose pas de difficulté technique particulière, le tunnel et la station étant creusés à l'écart des fondations de cet immeuble.

Concernant le viaduc, un travail est réalisé pour qu'il ne soit pas une coupure urbaine. Un viaduc peut aussi l'occasion de marquer positivement le paysage urbain. A Paris, ils sont parfaitement intégrés.

Sandrine GOURLET remercie les participants de leur mobilisation et clôt la réunion.