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

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

RÉUNION DU 4 AVRIL 2013

A ROSNY-SOUS-BOIS

La réunion s'est tenue au Centre Commercial Domus à 19h, devant une assistance d'environ **55 personnes**.

*** * * * ***

Personnalités présentes à la tribune :

Elus :

Ville de Rosny-sous-Bois

- Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois

Présent en salle

- Nicole RIVOIRE, Maire adjointe de Noisy-le-Sec
- Corinne VALLS, Maire de Romainville

Maîtrise d'ouvrage :

Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)

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

- Cédric GENTON, Chargé de projets

RATP

- Benjamin CLAUSTRE, Directeur de l'Agence de développement territorial de Seine-Saint-Denis
- Laurence HERBRETEAU, Chargée d'études

Déroulement de la réunion :

1. **Ouverture**

- Accueil des participants par Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois
  - Introduction par Gilles FOURT

2. **Présentation du projet**

3. **Echanges avec la salle**

---

1. **Ouverture**

- **Accueil des participants par Claude CAPILLON , maire de Rosny- sous-Bois**

Claude CAPILLON remercie le centre commercial Domus pour son accueil et les participants de leur présence. Il rappelle que le projet de prolongement est inscrit au schéma de développement régional de 1994 mais qu'il est attendu depuis 80 ans. Sous l'action de l'Association Pour le Prolongement de la Ligne 11 (APPL11), le prolongement a été étudié à partir de 2008.
Cette réunion doit permettre d'informer les citoyens avant le déroulement de l'enquête publique. Au mois de mars, le Premier Ministre a confirmé le prolongement de la ligne 11 pour 2020.
L'arrivée du métro sera un levier du développement du territoire, un moyen de maîtriser l'urbanisation, l'opportunité de développer les transports et de renforcer le maillage. Ce métro permettra de relier les 2 centres commerciaux Domus et Rosny 2 et de soulager le territoire du trafic routier.

- **Introduction par Gilles FOURT, STIF**

Gilles FOURT 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 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 ; la date doit être fixée par le Préfet de la Seine-Saint-Denis. La mise en service du prolongement devrait intervenir à l'horizon 2019.

2. **Présentation du projet**

Cédric GENTON présente la ligne actuelle qui compte 13 stations réparties sur 6,3 kilomètres. En 2010, elle a été fréquentée par 236 000 voyageurs par jour. 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 car il est situé en arrière-gare de la station Mairie des Lilas, sur le tracé du prolongement. 6 stations seront créées dont une station aérienne. Le prolongement va permettre de mieux desservir l'Est parisien, de relier le réseau 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 à l'heure de pointe du matin 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 notamment des sorties supplémentaires. 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.

Laurence HERBRETEAU présente les différentes méthodes qui seront utilisées pour construire le tunnel. Le prolongement sera construit soit en tunnelier et soit en méthode traditionnelle. 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 avec l'appui d'architectes-urbanistes. Chaque 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 environ 26500 emplois et habitants à l'horizon de la mise en service du prolongement.

L'entrée principale de la **station Place Carnot** sera située à l'angle 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** prendra 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).

La **station La Boissière** a évolué depuis la concertation pour être implantée au plus près du boulevard de la Boissière afin notamment de mieux desservir le secteur de la ZAC Boissière Acacias. 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, la ZAC des Guillaumes à Noisy-le-Sec et la ZAC Gabriel Péri à Rosny-sous-Bois, soit environ 15 500 emplois et habitants à l'horizon de la mise en service du prolongement. Cette station sera le puits d'entrée du tunnelier.

Le **viaduc** est rendu nécessaire par la topographie du site. Il sera long d'environ 600 mètres et sera large d'environ 8 mètres. Sur la section courante, le viaduc sera situé à environ 8 mètres au-dessus du sol pour permettre les circulations des piétons en dessous. Il fera l'objet d'un concours architectural pour travailler son insertion.

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 mise en service du projet, la station desservira 15 000 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 E 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 calendrier du projet. Le projet de prolongement est estimé au total à 1 250 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2012.

Une dernière réunion d'information est organisée le 15 avril 2013 sur la commune de Romainville.

3. Echanges avec la salle

Questions :

Un citoyen : le métro sera-t-il automatisé comme la ligne 14 ?

Monsieur PICIOTTO : quand sera fixée l'enquête publique ? Une autre réunion sur les aménagements des stations parisiennes est-elle prévue ?

Un habitant de Noisy-le-Sec: Avec le Grand Paris Express, il est prévu que la ligne aille au-delà de Rosny-Bois-Perrier. Va-t-on d'abord faire le prolongement entre Mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier puis le prolongement vers Noisy-Champs dans un second temps ?

Réponses :

Gilles FOURT : L'automatisation de la ligne a été étudiée : il apparaît que la ligne est automatisable, mais l'opportunité d'automatiser la ligne dans le cadre du prolongement à Rosny-Bois-Perrier n'a pas été retenue. La ligne 11 restera en conduite manuelle. A la suite des annonces du Premier Ministre sur le prolongement de la ligne 11 vers Noisy-Champs, le STIF va étudier, avec l'appui de la RATP, les options concernant le prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs et l'automatisation de cette ligne. Mais c'est bien le prolongement

uniquement jusqu'à Rosny-Bois-Perrier qui sera présenté à l'enquête publique : le Préfet de Seine-Saint-Denis doit en définir la date.. Une réunion s'est déjà tenue à Paris le 27 février concernant l'aménagement des stations existantes. Dans le cadre de l'enquête publique, il sera possible de s'exprimer sur le thème du réaménagement des stations existantes.

Questions :

Monsieur SOUBREAU, conseil de quartier : le passage de 4 à 5 voitures nécessite-t-il l'agrandissement des stations ?

Monsieur MOUNIER, Rosny-sous-Bois : Où les tunneliers creuseront-ils ? Est-ce que les travaux impliquent des impacts pour les riverains ?

Un adhérent de l'association le Tramway Autrement : 5 ans seraient nécessaires pour réaliser le projet, mais le tunnel sous la Manche a été réalisé en moins de temps. Il n'y a pour le moment pas de financement, il faut attendre le prochain Contrat de Plan Etat-Région (CPER). Le prolongement pourra-t-il être financé ? Quels sont les risques de décalage ?

Réponses :

Laurence HERBRETEAU : les quais des stations existantes sur la ligne 11 font 75 m. Ils peuvent accueillir 5 voitures. Le tunnelier entrera par la station La Boissière en direction de la station Liberté où il ressortira. Les volumes des stations seront creusés en même temps que le tunnelier avancera. Un tunnelier parcourt environ 12 mètres chaque jour.

Gille FOURT : Le planning du prolongement de la ligne 11 est assez similaire à ceux d'autres prolongements de métro. Ceux-ci prennent en moyenne 6 ans. Durant cette période, 20 mois seront consacrés aux études d'Avant Projet, les procédures foncières, de loi sur l'eau et les marchés de travaux viennent dans un second temps. Sur les 6 ans du calendrier, 2 ans sont consacrés aux procédures et aux études ; le chantier environ dure 5 ans.

L'Etat et la Région Ile-de-France financent les études d'avant-projet. Le coût du projet doit être encore affiné pendant ces études pour ensuite faire l'objet d'un protocole cadre de financement. Le Premier Ministre a réuni le Plan de Mobilisation et le Grand Paris Express ce qui représente 7 milliards d'euros sur la période 2013-2017 parmi lesquels 2 milliards permettront de financer le projet Eole (Prolongement du RER E à l'Ouest), le prolongement de la ligne 11 et la modernisation des RER. Le plan de financement du projet devrait être calé d'ici la fin 2014.

Questions :

Monsieur PICIOTTO : Le matériel roulant pneumatique semble plus onéreux, il sera nécessaire de réchauffer la plateforme du viaduc en hiver pour éviter le gel ou la neige.

Pierre-Olivier CAREL, élu de Rosny-sous-Bois : c'est la troisième implantation de la station La Boissière qui est présentée. Celle-ci est aujourd'hui décalée par rapport aux zones denses des habitats. L'attractivité de la station pour la commune de Rosny diminue. A Rosny-Bois-Perrier, la construction du tunnel va se faire selon la méthode du tunnel cadre sous la rue Léon Blum ? C'est un axe de desserte du centre commercial très important. Pourquoi ne conserve-t-on pas le tunnelier ? Il faudrait réaliser concomitamment les travaux de la ligne orange et ceux du prolongement de la ligne 11.

Un habitant de Rosny-sous-Bois : comment les déblais seront-ils évacués ?

Réponses :

Cédric GENTON : le mode pneu ou fer a été étudié par la RATP. Sur les lignes nouvelles, le mode fer est généralement retenu. Ici il s'agit d'un cas différent, un prolongement de ligne avec une partie existante en mode pneu. Le roulement pneu sera conservé car le mode fer nécessiterait de convertir l'ensemble de la ligne et la fermeture du tronçon existant pendant 2 ans durant les travaux.

Laurence HERBRETEAU : la station Boissière est implantée plus près du boulevard de la Boissière. Si la station avait été plus au nord, le second accès se serait situé à proximité du boulevard Gabriel Péri. Dans cette configuration, la desserte de la ZAC Boissière Acacias serait moins bonne.

A Rosny-Bois-Perrier, la profondeur du tunnel est faible, environ -10 mètres. Cette profondeur ne permet pas des travaux souterrains avec un tunnelier. Les travaux seront phasés pour maintenir les accès au centre commercial.

Cédric GENTON : la base chantier se situe le long du boulevard Gabriel Péri. Les déblais seront évacués par camions vers des sites qui pourraient accueillir les terres. Ces sites d'évacuation seront précisés à l'issue des études d'avant-projet.

Gilles FOURT : sur ce secteur, il n'est pas possible d'évacuer les déblais par le fer ou les voies d'eau comme sur la ligne 14. Il sera donc nécessaire de faire appel à des camions.

Questions :

Nicole RIVOIRE, adjointe au Personnel, aux Transports et à l'Urbanisme à la Mairie de Noisy-le-Sec : les déblais trouveraient une bonne utilisation à Noisy où des zones nécessitent d'être comblées. Quand les habitants seront-ils avertis des expropriations nécessaires au projet? Le plan de financement que vous présentez ne fait pas apparaître d'enveloppe pour les expropriations.

Gilles MOUNIER, Rosny-sous-Bois : Y-aura-t-il un prolongement du tunnel entre le tunnel et la base travaux ? A-t-on mesuré les impacts des travaux sur les fondations des tours autour de la Boissière ?

Réponses :

Gilles FOURT : les opportunités pour réutiliser les déblais sont à étudier et il faut vérifier les usages possibles. Les études d'Avant Projet répondront à ces questions.

Les expropriations sont des procédures très encadrées par la loi. Les propriétés potentiellement concernées ont été pré-identifiées, les occupants ont reçu un courrier les invitant à prendre contact avec le STIF ou la RATP. Les propriétaires qui le souhaitent seront rencontrés afin que le STIF puisse leurs expliquer les procédures et leur temporalité. Lors de l'enquête publique, chacun est invité à participer. Le Commissaire Enquêteur rapportera les positions prises par les personnes qui se seront exprimées. Le STIF sera ensuite invité à y répondre. C'est une des conditions pour obtenir la déclaration d'utilité publique prise par le Préfet. Après la déclaration d'utilité publique, une enquête parcellaire aura lieu; elle devra permettre d'évaluer précisément les propriétés impactées. Une négociation à l'amiable est possible avec les propriétaires. A l'issue de l'enquête parcellaire, la procédure d'expropriation sera lancée. L'enveloppe budgétaire prévue par le projet comprend bien une part pour les acquisitions. La convention

particulière transport Etat-Région prévoit à la fois le financement des études et des ressources pour les acquisitions foncières.

Nicole RIVOIRE, adjointe au Maire de Noisy-le-Sec : la lettre reçue par les occupants était non nominative et assez vague. Noisy-le-sec est concernée par l'acquisition de 2 pavillons. Il n'est pas certain que les propriétaires se rendent à l'enquête publique.

Gilles FOURT : le courrier a bien été remis en février dans les boites à lettres de chacun des occupants potentiellement concernés; Cependant, on n'est pas encore au stade de l'enquête parcellaire. Les propriétaires concernés seront informés en temps utile de la tenue de l'enquête parcellaire qui devrait avoir lieu l'année prochaine.

En ce qui concerne la question du contenu du courrier, celui-ci a fait l'objet d'une rédaction précise dans le cadre juridique des procédures en amont de l'enquête publique. Les propriétés impactées ne sont pas encore identifiées de façon certaine ; les emprises chantier peuvent encore évoluer au stade des études d'Avant Projet.

Laurence HERBRETEAU : il n'y aura pas de tunnel creusé au tunnelier entre la station La Boissière et la base travaux. Le tunnelier n'aura donc pas de conséquences sur les fondations des bâtiments à proximité.

Questions :

Emmanuel LOS, Conseil de Quartier : qu'est-ce qu'une station en paroi moulée à ciel ouvert ?

Monsieur PICIOTTO : Qu'en est-il de la restructuration du réseau de bus ? Il y a une véritable coupure entre Montreuil et les arrondissements parisiens par exemple.

Un citoyen : sur la ligne 9, peut-on réutiliser le tunnelier du prolongement de la ligne 11 pour le prolongement de la ligne 9 ?

Gilles MOUNIER : avez-vous envisagé de mutualiser les travaux de la station du prolongement de la ligne 11 et ceux de la ligne orange ?

Réponses :

Laurence HERBRETEAU présente une illustration de la réalisation d'une station en paroi moulée à ciel ouvert. Depuis la surface, on creuse jusqu'en fond de station. Ensuite, le tunnelier passe et la station est aménagée. En surface, les accès riverains et la circulation sont maintenus.

Cédric GENTON : la réorganisation du réseau de bus sera affinée jusqu'à 2 ans avant la mise en service du prolongement. Elle doit tenir compte des différents projets de transports comme le T-Zen3, les prolongements des tramways T4 et T1. Ce travail est réalisé en collaboration avec les communes qui font part de leurs remarques sur le projet de restructuration. Le STIF travaille également sur les enjeux de rabattement.

Gilles FOURT : la réutilisation du tunnelier du prolongement de la ligne 11 pour le prolongement de la ligne 9 est une fausse bonne idée. Le prolongement de la ligne 9 jusqu'à Hôpital n'est pas acté. Il est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France jusqu'à Murs à Pêches à l'horizon 2030. Il existe aujourd'hui de très nombreuses demandes de prolongement de métro. Il faut prendre en compte que le prolongement d'un métro coûte en moyenne entre 1 et 1,5 milliards d'euros. Il est donc nécessaire de prioriser les projets.

Selon les options choisies à l'issue des études sur le prolongement de la ligne 11 vers Noisy-Champs, il pourrait y avoir un impact sur l'organisation du terminus. A minima, 6 mois d'études seront nécessaires. Ces études seront réalisées dans le cadre des études d'avant projet de la ligne 11 et de schéma de principe de la ligne orange. Une réponse sera alors apportée sur les adaptations à apporter à Rosny-Bois-Perrier.

Gilles FOURT remercie les participants, les invite à s'exprimer durant l'enquête publique et clôt la réunion.