

# Prolongement de la ligne 11 à l'est



Dossier de concertation

Les Lilas

Romainville

Noisy-le-Sec

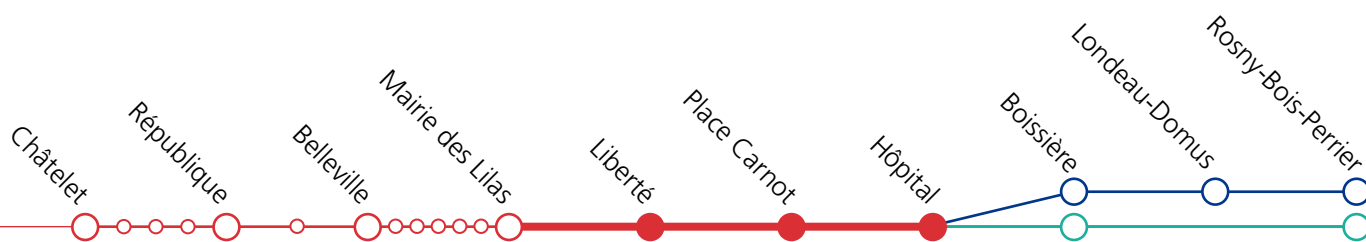
Montreuil

Rosny-sous-Bois





<b>Avant-propos</b>	4	<b>2.3 De nombreux projets urbains</b>	17
<b>Partie 1</b>	<b>5</b>	• Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec	17
<b>Un projet historique aujourd'hui en phase de concrétisation</b>		• Montreuil, Rosny-sous-Bois	18
<b>1.1 L'histoire de la ligne 11 et de son prolongement</b>	6	<b>2.4 Une offre de transport inadaptée</b>	19
• Les études déjà réalisées	6	• Les besoins de déplacement	19
<b>1.2 Un prolongement stratégique pour la région Île-de-France</b>	7	• Un réseau routier congestionné	20
• Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France	7	• Un réseau de bus bien développé mais inadapté pour répondre à la demande	20
• Le Contrat de Projets État/Région	7	<b>Synthèse</b>	22
• Le Contrat Particulier Région/Département	7	<b>Partie 3</b>	<b>23</b>
<b>1.3 Un prolongement défini dans ses fondamentaux</b>	8	<b>Une réponse aux enjeux de déplacements et de développement durable du territoire</b>	
<b>1.4 Les partenaires du projet</b>	9	<b>3.1 Les caractéristiques de la ligne 11 actuelle</b>	24
<b>Synthèse</b>	10	• Une ligne attractive	24
<b>Partie 2</b>	<b>11</b>	• Le matériel roulant	24
<b>Un territoire en développement à structurer par une ligne forte</b>		• Les stations les plus fréquentées et les correspondances	24
<b>2.1 Le portrait du territoire</b>	12	<b>3.2 Les objectifs du prolongement</b>	25
• Les communes concernées	12	• Encourager la mobilité durable	25
• La population, le logement et l'emploi	12	• Accompagner le développement local	25
• Les pôles générateurs de trafic	13	• Mailler le territoire	26
<b>2.2 Des équipements structurants en manque de desserte</b>	14	<b>Synthèse</b>	28
• Les équipements de rayonnement régional et intercommunal	15		
• Les pôles et équipements de proximité	16		



## Partie 4 29

### Le prolongement de la ligne 11 : les tracés et les stations

#### 4.1 Le projet 30

#### 4.2 De Mairie des Lilas à Hôpital 32

- La station Liberté 32
- La station Place Carnot 33
- La station Hôpital 33

#### 4.3 De Hôpital à Rosny-Bois-Perrier 34

##### A. Le tracé 1 34

- La station Boissière 1 34
- La station Rosny-bois-Perrier 35

##### B. Le tracé 2 36

- La station Boissière 2 36
- La station Londeau-Domus 37
- La station Rosny-bois-Perrier 38

#### 4.4 La réalisation du prolongement 40

#### 4.5 L'atelier 41

- A. Le site de Rosny-sous-Bois 41
- B. Le site de Noisy-le-sec 42

### Synthèse 44

## Partie 5 45

### Les effets majeurs du prolongement sur le territoire et la ligne existante

#### 5.1 Les conséquences du projet sur le territoire et l'environnement 46

- La ligne 11, nouvel axe de transport en commun structurant 46
- Une restructuration du réseau de bus 46
- Un gain considérable en confort et en temps 47

- Une accessibilité et une attractivité du territoire nettement améliorées 47
- Une infrastructure avec des impacts fonciers limités 47
- Le métro : un impact favorable sur l'environnement 48

#### 5.2 Les évolutions de trafic 49

- Une hausse raisonnable de la fréquentation 49
- Le maintien d'une exploitation de qualité 49
- Les stations existantes 49

### Synthèse 50

## Partie 6 51

### Le coût, le financement et le calendrier : des études à la réalisation

#### 6.1 Le coût et le financement du prolongement de la ligne 11 52

#### 6.2 L'analyse multicritère 53

#### 6.3 Le calendrier prévisionnel du projet 54

### Synthèse 55

### Glossaire 56

**Saisie le 21 décembre 2009 par le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), la Commission nationale du débat public (CNDP) a recommandé le 3 février 2010 l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'une personnalité indépendante. Par décision de la CNDP du 7 avril 2010, Monsieur Jean-Pierre Tiffon a été nommé garant. Il veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité, la transparence et la sincérité des informations diffusées et favorise l'expression de tous.**

## Qu'est-ce que la concertation ?

La concertation désigne un processus de réflexion mené par les différents acteurs d'un projet pour optimiser les objectifs de celui-ci. C'est un temps d'information et d'échanges avec le public. Les discussions doivent permettre de répondre aux questions et aux attentes des citoyens et de prendre les décisions nécessaires à l'avancement du projet. Les éléments exposés sont issus des études du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales.

Conformément à la décision de la Commission nationale du débat public, cette concertation accordera une place importante à l'expression de tous que ce soit lors des réunions publiques, des rencontres, via le site Internet ou à l'aide des registres mis à disposition.

## Et après ?

La concertation terminée, le garant rédigera un rapport. Le STIF établira un bilan de la concertation qui rendra compte des avis de chacun et sera soumis à l'approbation de son Conseil.

À l'issue de la concertation, si le STIF et ses partenaires décident de poursuivre le projet, des études plus précises seront réalisées sur un tracé et un projet finalisé sera présenté à la population

lors de l'enquête publique. Ce second temps de dialogue permet de prendre connaissance des impacts du projet sur l'environnement et des mesures prises par le maître d'ouvrage pour les réduire, tant en phase travaux que pendant la vie et l'exploitation de l'ouvrage. Une commission ou un commissaire enquêteur recueille l'ensemble de l'expression du public et rend un avis sur le projet. Cet avis, s'il est favorable, conduit à la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet par arrêté préfectoral.

**Ce dossier de concertation présente le contexte historique et les acteurs qui portent le projet de prolongement de la ligne 11. Il décrit le territoire, la nécessité de créer une ligne de transport lourd, les caractéristiques actuelles de la ligne 11, les objectifs du prolongement ainsi que ses caractéristiques, à savoir les 2 tracés proposés, les stations et les aménagements nécessaires. Pour finir, il expose les impacts, le calendrier de réalisation et le financement du projet.**

## La Commission nationale du débat public (CNDP)

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante qui veille au respect de la participation du public, au processus d'élaboration des projets lorsque les enjeux sont importants (impacts socio-économiques, environnement, aménagement du territoire...). Elle peut organiser elle-même le débat public ou demander au maître d'ouvrage la conduite d'un débat ou d'une concertation. Plus d'information sur [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)



## Partie 1

### Un projet historique aujourd'hui en phase de concrétisation

## 1.1 L'HISTOIRE DE LA LIGNE 11 ET DE SON PROLONGEMENT

**D'une longueur de 6,3 kilomètres, la ligne 11 permet de se rendre en 15 minutes au cœur de Paris depuis son terminus Mairie des Lilas. Elle a été mise en service en 1935 entre Châtelet et la Porte des Lilas. La création de cette ligne était destinée à remplacer le tramway de Belleville disparu en 1924. C'est l'une des dernières lignes de métro mise en service à Paris.**

En 1929, une Déclaration d'utilité publique proposait de poursuivre la ligne à l'est jusqu'au fort de Rosny-sous-Bois. Finalement, le prolongement n'a été réalisé que jusqu'à Mairie des Lilas en 1937. En 1956, elle a servi de « ligne test » pour les rames pneumatiques. Le projet de prolongement a été suspendu jusqu'en 1994, date à laquelle il fut inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).

### Les études déjà réalisées

- Le **STIF** a achevé une première **étude de transport en 1996** sur l'est parisien. Elle a permis de déterminer le niveau de desserte et de décider de l'opportunité de prolonger des lignes de transports dans ce secteur de la Seine-Saint-Denis.
- **En 2004** à l'initiative du Conseil général de Seine-Saint-Denis, la **RATP** a étudié un prolongement de 6 km comportant cinq nouvelles stations entre Mairie des Lilas et la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier. Deux correspondances avec le réseau de transport lourd sont alors prévues : la première à l'arrêt Place Carnot avec le prolongement du tramway T1 et la seconde avec le RER E en gare de Rosny-Bois-Perrier.

- **En 2006**, l'**Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11** (APPL11) a fait réaliser une étude urbaine par le Groupement d'Intérêt Économique (GIE) Ville et Transports en Île-de-France. Elle a permis de faire un diagnostic du territoire, de recenser les projets urbains, d'articuler urbanisme et transport et de planifier la poursuite du développement du territoire grâce au prolongement de la ligne.



### L'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 (APPL11)

L'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 (APPL11) a été créée en 2003. Elle est présidée par Daniel Guiraud, maire des Lilas. L'APPL11 se compose des communes des Lilas, de Romainville, de Noisy-le-Sec, de Montreuil, de Rosny-sous-Bois, du Pré-Saint-Gervais, de Pantin ainsi que de la Communauté d'agglomération Est Ensemble, de la Ville de Paris, de l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP) et enfin du Département de Seine-Saint-Denis. Elle est soutenue financièrement par la Région Île-de-France et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC). L'association œuvre pour le prolongement de la ligne 11 en coordonnant les initiatives des communes et en relayant le message auprès des acteurs décisionnaires sur le projet. L'APPL11 est signataire de la Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11.

## 1.2 UN PROLONGEMENT STRATÉGIQUE POUR LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

### Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France

(SDRIF) définit les objectifs et les ambitions de la région pour les 25 ans à venir. Cela concerne l'aménagement du territoire et l'urbanisme mais aussi les évolutions sociales, économiques, environnementales que les documents locaux devront respecter. Le prolongement de la ligne 11 a été inscrit au SDRIF dans sa version de 1994. Après une longue procédure de révision, le nouveau SDRIF a été approuvé par la Région le 25 septembre 2008. Il a été transmis au Conseil d'État en juin 2010. Le prolongement de la ligne 11 est inscrit en phases 1 et 2 du SDRIF.

### Le Contrat de Projets État/Région (CPER)

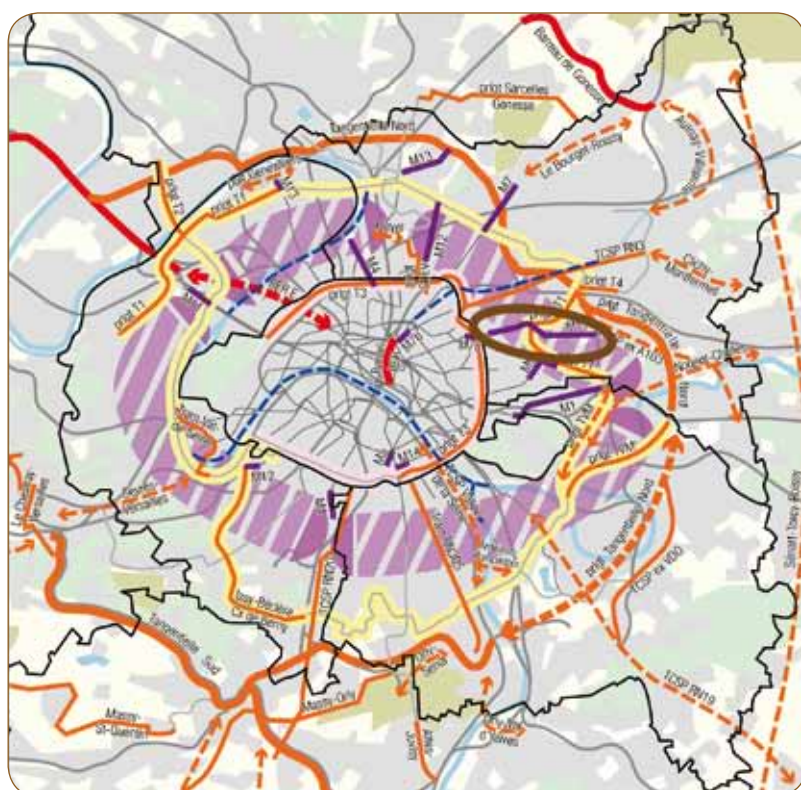
est une contractualisation financière entre l'État et la Région en fonction de leurs projets de territoire pour une période de sept ans. En Île-de-France, il s'articule autour de trois thèmes principaux : la compétitivité et l'attractivité des territoires, la

dimension environnementale du développement durable, la cohésion sociale et territoriale. L'accent en matière de transport est notamment mis sur l'amélioration de l'offre de service pour les lignes existantes et le développement du maillage des réseaux. Le CPER 2007-2013 a prévu d'attribuer un financement de 10 millions d'euros pour les études du prolongement.

### Le Contrat Particulier Région/Département

(CPRD) est un outil de programmation financière complémentaire au CPER contractualisé entre la Région et un de ses Départements qui permet de développer et de financer un programme d'actions spécifiques aux besoins du territoire. Il respecte les objectifs globaux d'aménagement durable, de solidarité et de rayonnement de la région. Dans le cadre du CPRD 2009-2013, le Conseil général de Seine-Saint-Denis a prévu d'apporter une contribution financière au prolongement de la ligne 11.

Schéma directeur de la région Île-de-France



- existant
- prolongement RER
- ↔ principe de liaison RER
- prolongement de la ligne 11
- ↔ fuseau Arc Express
- rocade tram-train, train léger
- ↔ principe de liaison rocade tram-train, train léger
- tramway, site propre bus (TCSP)
- ↔ principe de liaison TCSP
- continuité tramway des Maréchaux
- continuité Grand-Tram
- navette fluviale

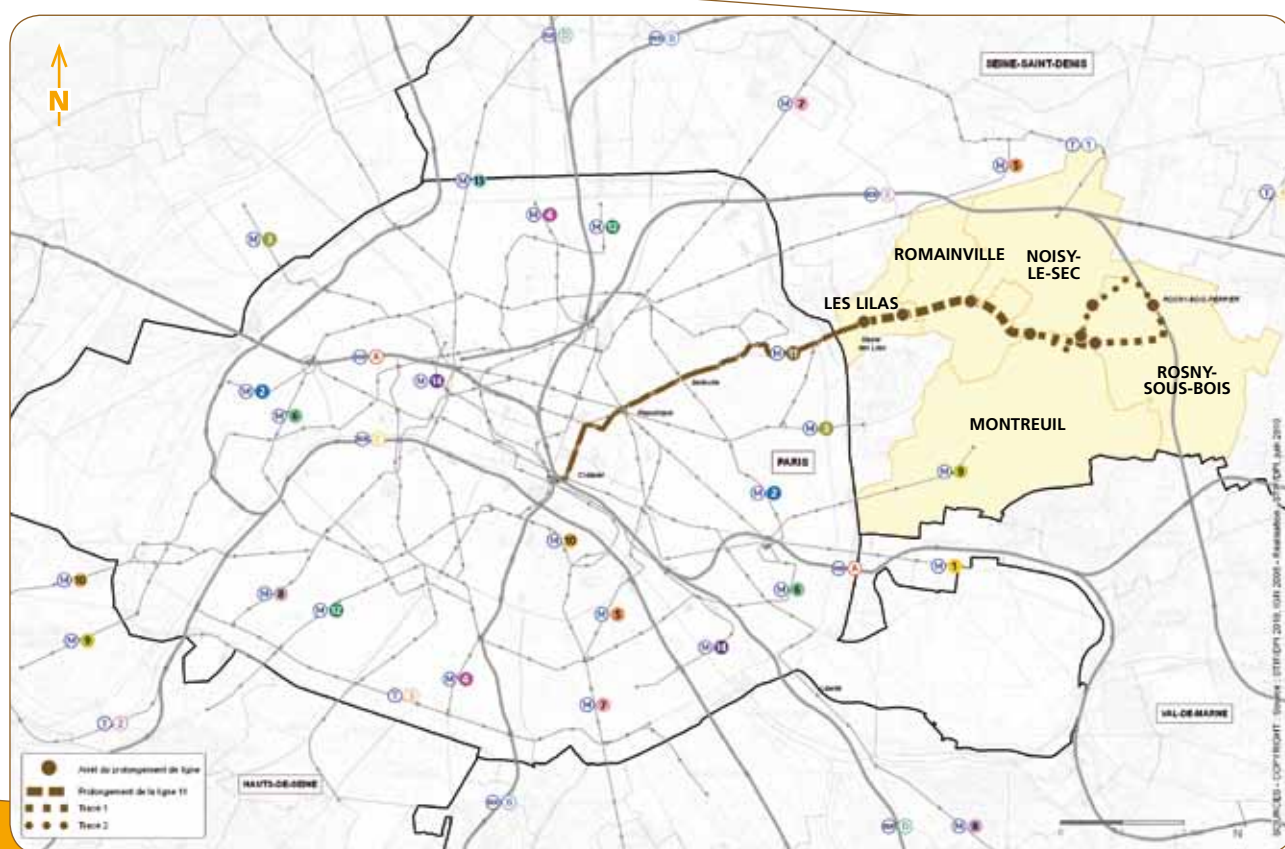
0 5 km  
N  
Source : IAU idf  
© IAU idf 2008

## 1.3 UN PROLONGEMENT DÉFINI DANS SES FONDAMENTAUX

Un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est un document administratif présentant les études préalables effectuées dans le cadre de la réalisation d'un grand projet. Il présente l'historique du projet, le territoire concerné, les différentes études réalisées. On trouve aussi une description du projet envisagé, les contraintes, les coûts liés à la réalisation du projet, les effets attendus et prévus sur le territoire après la réalisation.

Le STIF a engagé en 2008 la réalisation d'études sur l'opportunité et les objectifs de l'extension de la ligne 11 à l'est pour élaborer un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques

Principales. Le DOCP a été adopté à l'unanimité par le Conseil du STIF le 9 décembre 2009 qui a ainsi retenu deux tracés. Ce document constitue la base de la concertation menée.



### Qu'est-ce qu'un DOCP ?

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales est le support du STIF pour la présentation et la validation de ses projets, au stade des études préalables. Son approbation par le Conseil du STIF marque le début de la concertation avec les élus et la population. Pour les projets supérieurs à 300 millions d'euros, c'est sur la base de ce DOCP que la Commission nationale du débat public (CNDP) est saisie et décide, après examen, de la nature de la consultation du public à organiser (débat public, concertation...).



## 1.4 LES PARTENAIRES DU PROJET



**Le Syndicat des Transports d'Île-de-France** représente l'autorité de gestion et d'organisation du réseau de transport en commun de la Région d'Île-de-France. En lien avec les différents transporteurs (RATP, SNCF, Optile), il supervise et finance les différents projets sur ce territoire dans un esprit d'échange et d'expertise.

À travers son budget annuel (de 7,8 milliards d'euros en 2009), il vise plusieurs objectifs : organiser les transports en coordonnant l'activité des transporteurs ; renforcer l'offre de transport et améliorer la qualité de service pour répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs ; étendre et moderniser les réseaux en élaborant les projets à venir, en promouvant l'intermodalité, et en procédant au remplacement du matériel roulant.

Sous la présidence du Conseil Régional d'Île-de-France depuis 2006, le Conseil du STIF est composé des élus de la Région, de la Ville de Paris et des 7 autres départements du territoire, d'un représentant des Établissements Publics de Coopération Intercommunale, et d'un représentant de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie. Il décide des politiques d'investissements et d'amélioration des modes de transports en commun. En tant qu'autorité organisatrice, le STIF définit l'offre de service. À ce titre, il réalise les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique pour le projet de prolongement de la ligne 11. De plus, il organise la concertation.



**La Région Île-de-France** s'implique dans l'organisation et l'amélioration des transports d'Île-de-France. À ce titre, elle investit chaque année près de 1,5 milliard d'euros. Elle a également lancé un Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France. Ce plan prévoit l'investissement de 17,8 milliards d'euros sur 10 ans pour améliorer les transports en commun en Île-de-France. Il prévoit notamment, le renouvellement des trains du RER A, la modernisation des RER, la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, le prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie, l'extension du tramway T1, le projet de tram-train entre Massy et Evry. La Région Île-de-France accompagne également le territoire dans sa réflexion de développement dans le cadre des objectifs de développement durable définis par le SDRIF. La Région cofinance les études de prolongement de la ligne 11.



**L'État** participe au développement des transports collectifs en Île-de-France dans le but d'améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens et de favoriser le développement durable des territoires. Dans le cadre du Contrat de Projets État/Région 2007-2013, l'État investit notamment dans les projets de modernisation des lignes existantes de RER, d'amélioration de pôles-gares, de création de lignes nouvelles de transports en commun en site propre, de tramways et de tram-trains ainsi que dans les prolongements de lignes de métros. L'État cofinance les études du prolongement à l'est de la ligne 11 du métro. L'État développe également un réseau destiné à relier entre eux les grands pôles franciliens ainsi qu'au centre de l'agglomération dans le cadre de la loi relative au Grand Paris.



**Le Conseil général de Seine-Saint-Denis** participe pleinement au développement, au bon fonctionnement et à l'amélioration des réseaux de transports en commun, tant sur les lignes ferrées lourdes (métro et RER) que sur le réseau de surface (tram-train, tramway), afin de promouvoir l'accessibilité à des transports collectifs performants et fiables pour tous. Il s'engage ainsi à favoriser l'intégration sociale, le développement urbain et économique, la préservation de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie. Ces orientations s'inscrivent dans l'Agenda 21 élaboré par le Département pour contribuer à créer un « territoire durable ». Le projet de prolongement de la ligne 11, inscrit au Contrat Particulier Région/Département, participe à ces objectifs.



**La RATP** (Régie Autonome des Transports Parisiens) est l'un des exploitants du réseau de transports publics d'Île-de-France. La RATP exploite 16 lignes de métro, 2 lignes de RER (A et B) conjointement avec la SNCF, 3 lignes de tramway et plus de 350 lignes de bus. La RATP transporte ainsi plus de trois milliards de voyageurs chaque année. Dans le cadre du prolongement de la ligne 11, elle a réalisé les études techniques et a estimé les coûts et délais de réalisation du projet.



## SYNTHÈSE

La ligne 11 relie le centre de Paris (Châtelet) à la Mairie des Lilas. Le prolongement jusqu'à Rosny-sous-Bois est attendu depuis 1929. En 2008-2009, le STIF a réalisé des études d'opportunité et de faisabilité pour l'extension de la ligne 11. Aujourd'hui, la concertation menée par le STIF doit permettre de présenter le projet et les différents partenaires, de répondre aux questions ainsi qu'aux attentes et d'échanger autour du projet pour l'enrichir.



**Partie 2**  
Un territoire  
en développement  
à structurer par  
une ligne forte





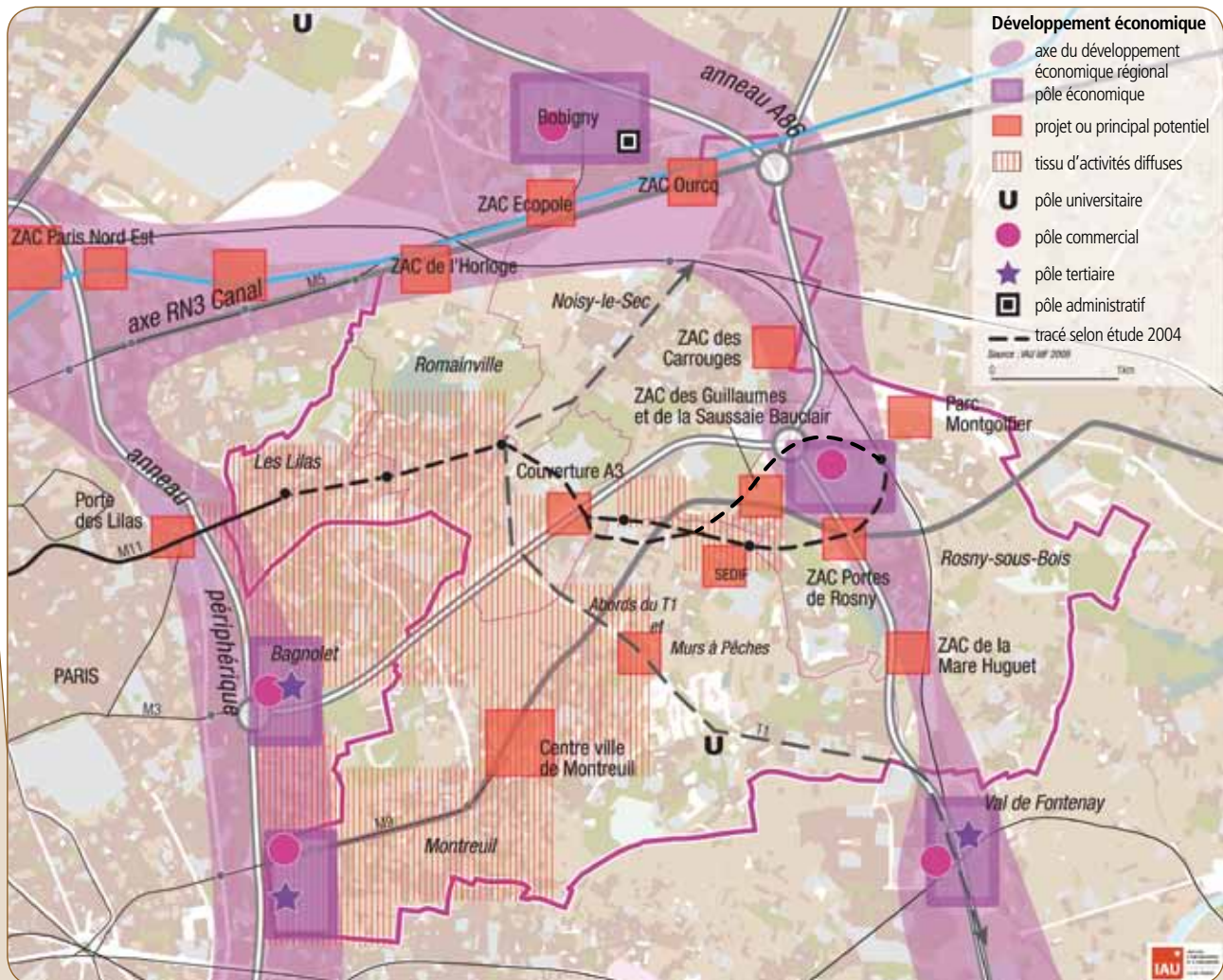
Le tissu urbain du territoire est mixte, composé à la fois de centre-bourgs anciens, de logements individuels pavillonnaires, de logements collectifs, de grands ensembles, de petites activités et de grandes emprises commerciales. Le logement représente 46 % de l'occupation des sols. L'habitat collectif est bien présent autour des stations de métro et de RER existantes ainsi que dans les zones moins bien desservies, où il côtoie le tissu pavillonnaire. L'habitat social est important, il représente environ 40 % en moyenne des logements sur le territoire. Plusieurs quartiers font actuellement l'objet d'opérations liées à la politique de la ville menée avec l'ANRU (Agence Nationale pour le Renouvellement Urbain) comme le quartier du Londeau à Noisy-le-Sec ou la cité Cachin à Romainville.

De 1990 à 2008, 660 logements ont été construits chaque année sur ce territoire soit 15 % de la construction annuelle du département de Seine-Saint-Denis.

## Les pôles générateurs de trafic

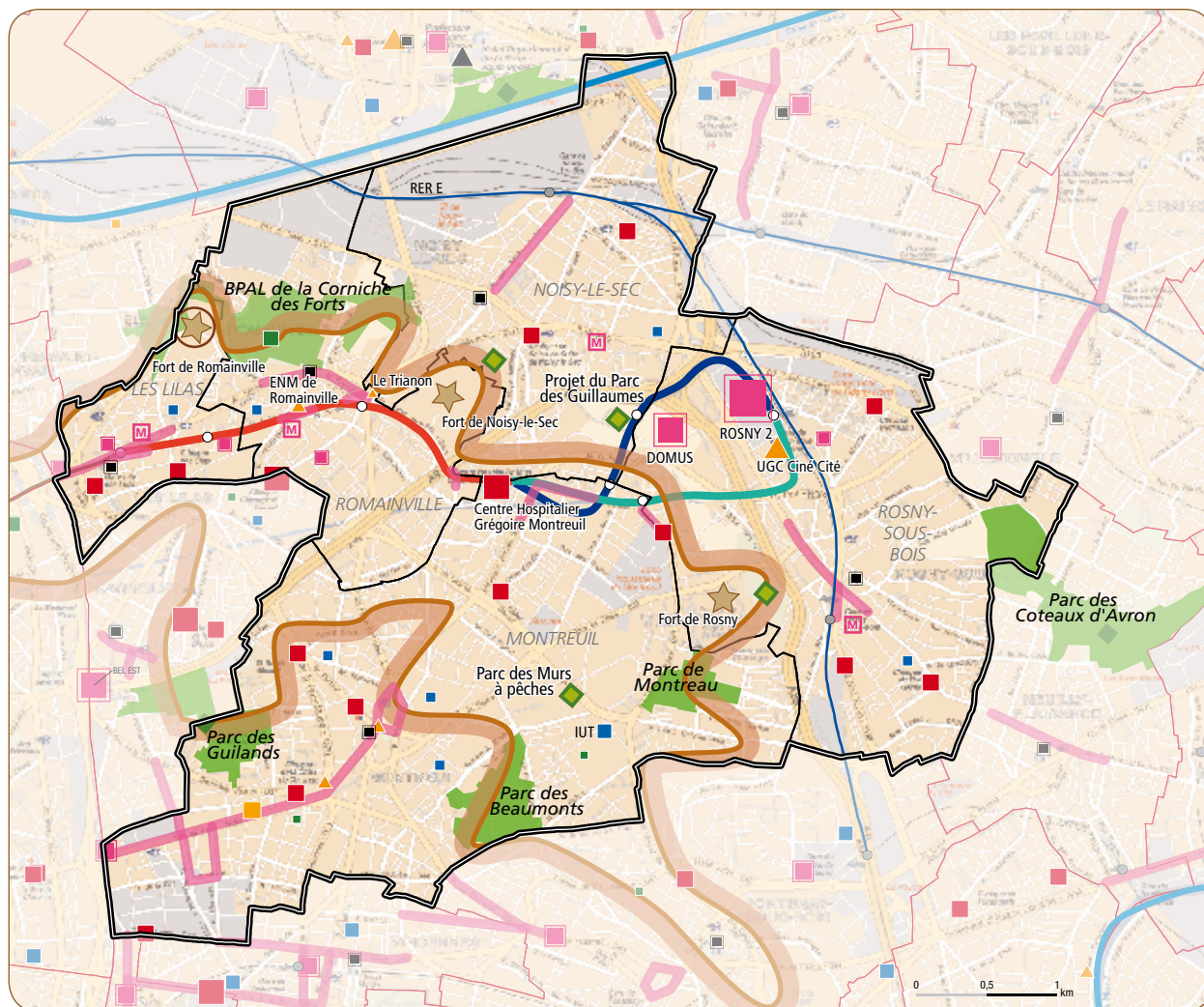
Les activités économiques sont réparties selon deux grands types : des petites activités très intégrées au tissu urbain et des grandes emprises industrielles et commerciales situées surtout le long de l'Ourcq, au sud de la Boissière ou en frange de Rosny-sous-Bois.

## Les principaux générateurs de trafic sur l'aire d'étude



## 2.2 DES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS EN MANQUE DE DESSERTE

Principaux équipements sur l'aire d'étude du projet



### Administration

- ▲ Préfectures, sous-préfectures, hôtels de département
- Hôtels de ville
- ◆ Autre grand équipement administratif

### Établissements d'enseignement supérieur et lycées

- Plus de 3000 inscrits
- De 1000 à 3000 inscrits
- Moins de 1000 inscrits
- Autre établissement

### Établissements hospitaliers de court séjour

- Plus de 600 lits
- De 300 à 600 lits
- De 100 à 300 lits
- Moins de 100 lits
- ◆ Autre établissement signalé

### Commerce

- Centre commercial régional
- Pôle commercial majeur ou spécialisé
- Pôle commercial intermédiaire et local
- Marché local
- Linéaire commercial

### Équipements sportifs

- National et régional
- Extradépartemental
- Extracommunautaire

### Culture et tourisme

- ▲ Centre dramatique national, scène nationale et cinémas de 6 salles ou plus
- ▲ Autre scène conventionnée
- ▲ Autre salle de spectacle

### Centres de conférence et exposition

- National et régional
- Extradépartemental
- Extracommunautaire

### Patrimoine culturel

- National et régional
- Extradépartemental
- Extracommunautaire

### Parcs et jardins

- Parcs et jardins
- ◆ Projet parcs et jardins

### Autres

- Port fluvial
- ★ Fort
- Projet d'équipement

### Prolongement Ligne 11

- Tronçon commun
- Tracé 1
- Tracé 2



Source : IAU - DUAT  
© IAU idf juin 2009

## Les équipements de rayonnement régional et intercommunal

Le secteur comporte de nombreux équipements qui ont une aire d'attractivité intercommunale, départementale ou régionale.



### Le centre commercial régional Rosny 2

Rosny 2 est le deuxième centre commercial de l'est parisien. Son aire de chalandise correspond à environ 1 million d'habitants, elle va bien au-delà du territoire concerné par le prolongement de la ligne 11. Le cinéma UGC réalise environ 2 millions d'entrées chaque année, il est parmi les premiers de France.

Un projet d'extension du centre commercial est à l'étude.

### Le centre commercial Domus

Consacré à l'équipement de la maison, il a été inauguré en 2006 et regroupe une centaine de boutiques dédiées au jardin, à l'ameublement, à la décoration et à l'électroménager. Il est situé non loin du centre commercial Rosny 2 mais néanmoins séparé de celui-ci par des emprises autoroutières.



### Le centre hospitalier intercommunal (CHI) André Grégoire

Situé à Montreuil, son activité concerne 9 communes pour une population d'environ 350 000 habitants. Le CHI représente 110 000 journées d'hospitalisation chaque année. Près de 1 300 personnes travaillent dans ce centre hospitalier. Depuis 2000, le CHI développe un pôle de santé publique (psychiatrie, prévention, conduites addictives) et construit actuellement un pôle mère-enfant sur 15 000 m<sup>2</sup>.

### La base de loisirs et de plein air de la Corniche des Forts

Elle se situera en grande partie à Romainville. Sur près de 65 hectares, des activités sportives, ludiques et culturelles seront proposées. À terme, les études estiment que près d'un million de personnes s'y rendront chaque année.

Pour ces équipements, le prolongement de la ligne 11 signifie à la fois un accès plus facile en transport en commun et une baisse de l'utilisation des véhicules particuliers. Leur attractivité est renforcée même au-delà des 5 communes traversées par le prolongement, consolidant considérablement le potentiel de visiteurs.

## Les pôles et équipements de proximité

Ils sont principalement composés des centre-villes et cœurs de quartier de Romainville, de Rosny-sous-Bois et des Lilas. La place Carnot, les quartiers autour du CHI et le boulevard de la Boissière sont également des centralités majeures.

Sur ce territoire, de nombreux équipements assurent une offre de proximité :

- les équipements scolaires : de nombreux collèges, 7 lycées et un IUT, une cité étudiante ;
- des espaces naturels et paysagers : le secteur des Murs à pêches à Montreuil, le parc de Romainville, le futur Parc des Guillaumeux à Noisy-le-Sec ;

- des équipements culturels et sportifs : École Nationale de Musique, Cinéma le Trianon à Romainville, le Golf de Rosny ;
- des équipements de santé avec la maternité et clinique des Lilas notamment ;
- des équipements administratifs (mairie...).

**Le prolongement de la ligne 11 va permettre de desservir efficacement ces équipements et polarités urbaines en les mettant en réseau.**







## 2.3 DE NOMBREUX PROJETS URBAINS

Sur le secteur du prolongement de la ligne 11, de nombreux projets urbains sont prévus avec des échéances de livraison autour de 2015-2020. Certains sont en cours d'aménagement, d'autres seulement au stade de la réflexion. Des projets de logements, de développement économique ou commercial ainsi que des équipements seront créés sur l'ensemble du secteur. D'ici 2015, on prévoit la construction de 1400 logements par an. L'extension de la ligne 11 s'intègre à ces projets et structure les opérations de développement du territoire.

### Les Lilas

La commune réfléchit à la reconversion du Fort de Romainville avec des programmes de bureaux et des équipements. Parallèlement, la ZAC centre-ville est presque achevée, il reste à implanter un supermarché.

### Romainville

Un projet de couverture de l'autoroute A3 est en cours pour recréer une continuité urbaine. Une centaine de logements et 2 000 m<sup>2</sup> d'activités sont prévus avec ce projet. De nombreux projets de logements sont en cours dans l'ensemble de la ville. La cité Marcel Cachin fait l'objet d'une opération ANRU de renouvellement urbain. Ce projet concerne la dédensification du quartier, la rénovation du patrimoine, la construction de nouveaux logements et la démolition de certains immeubles.

### Noisy-le-Sec

La commune de Noisy-le-Sec est engagée dans plusieurs opérations d'aménagement : la ZAC du territoire de l'Ourcq, la ZAC des Guillaumes (en voie de finalisation), l'opération ANRU sur le quartier du Londeau et le réaménagement du pôle gare en lien avec l'arrivée de nouveaux modes de transport.

#### La ZAC de l'Ourcq

D'une superficie de 35 hectares, la ZAC a pour objectifs de redynamiser le nord du territoire noiséen et de le relier au reste de la ville à travers le redéploiement de l'habitat et de l'activité vers le nord de la commune (création de 800 logements, installation d'activités et de bureaux, valorisation de la vocation naturelle du site à travers le canal de l'Ourcq).

#### La ZAC des Guillaumes

Cette opération est constituée de 270 logements, de 38 500 m<sup>2</sup> d'activités de service et d'un parc urbain de plus de 5 hectares. Seul espace vert de cette envergure sur la ville, le parc urbain des Guillaumes est un lieu d'agrément où les habitants du secteur et les visiteurs pourront pratiquer des activités sportives et de loisirs. Prolongement de la coulée verte, il sera une liaison végétalisée entre le Londeau et les quartiers Boissière.

#### Les opérations ANRU sur le territoire communal

**L'opération de rénovation urbaine du Londeau** est en cours. Elle comprend la démolition partielle de la barre Verlaine, la construction de nouveaux logements sous forme de petits collectifs en façade de la rue de Brément, le traitement qualitatif des espaces publics et la résidentialisation des pieds d'immeubles. L'opération comprend la réhabilitation de 239 logements.

**Un projet ANRU sur le quartier de la Boissière** est en voie d'élaboration.

#### Le pôle gare

En accompagnement du projet de reconfiguration du pôle intermodal de la gare de Noisy-le-Sec, la ville envisage de créer une ZAC visant à intensifier et diversifier les fonctions urbaines. Enfin, pour accompagner ses projets, la Ville a entamé l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme depuis septembre 2009. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable est actuellement en cours de définition et l'objectif de la ville est d'approuver son document d'urbanisme à l'automne 2011.

## Montreuil (secteur nord uniquement)

Avec les prolongements du tramway T1 et de la ligne 11, la Ville a lancé un grand projet de valorisation des Hauts de Montreuil. Ce projet prévoit la création de 3000 logements dont des logements sociaux, de commerces, de bureaux et d'équipements publics (écoles, crèches et équipements sportifs). Les espaces publics seront requalifiés avec la transformation de l'autoroute en avenue paysagère et l'arrivée du tramway.

La zone SEDIF comportera à terme 800 logements, près de 13 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 2 800 m<sup>2</sup> d'activités et 5 000 m<sup>2</sup> d'équipements.

À proximité du tramway T1 et dans le secteur des Murs à Pêches, 2 000 logements, plus de 70 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 20 000 m<sup>2</sup> de locaux artisanaux et d'ateliers, 32 000 m<sup>2</sup> d'activités et presque 70 000 m<sup>2</sup> d'équipements seront construits. L'autoroute A186 sera requalifiée en boulevard urbain avec une circulation automobile pacifiée.

## Rosny-sous-Bois

### Les projets urbains

**La ZAC des Portes de Rosny** est un projet favorisant mixité sociale et mixité des fonctions puisqu'il va accueillir environ 280 logements, une résidence étudiante, une résidence sociale d'hébergement et du tourisme d'affaires. De plus, un équipement pour la petite enfance est prévu et 11 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 1 000 m<sup>2</sup> de commerces seront construits d'ici 2011.

**La ZAC de la Mare Huguet** est un projet d'éco-quartier. Elle accueillera environ 380 logements (dont 20% de logements sociaux) avec commerces en pied d'immeubles, une résidence étudiante et de services, 8 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 2 000 m<sup>2</sup> dédiés à un équipement scolaire.

**La ZAC Saussaie Beauclair** à vocation économique accueille, entre autre, le centre commercial Domus. Des surfaces importantes restent disponibles au sein de cette ZAC.

### Les opérations d'habitat et de rénovation urbaine

**La ZAC Gabriel Péri**, en cours de création, contribuera à développer l'aspect urbain de la section nord-ouest du boulevard Gabriel Péri. Elle prévoit la construction de 350 logements environ, l'accueil d'un habitat adapté, de 1 000 m<sup>2</sup> de commerces et d'équipements publics.

**Le projet de rénovation urbaine Jean Mermoz** est en cours de réalisation. Il comprend la démolition de 141 logements et la reconstruction de 169 logements locatifs sociaux dans 9 nouveaux bâtiments.

**Le projet de rénovation urbaine Danièle Casanova** est à l'étude. Il prévoit la démolition de la totalité des bâtiments qui constituent la résidence (92 logements) et la reconstruction de 115 logements locatifs sociaux.

**Un projet de Parc intercommunal sur le Plateau d'Avron** est planifié. Ce site de 76,5 hectares est situé sur les communes de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois.

Enfin, de nombreux autres projets urbains sont actuellement à l'étude, tels que sur les secteurs du Grand Pré et du Cœur de ville.

Le territoire desservi par le prolongement est très dynamique : une vingtaine de projets d'aménagement sont en cours ou à l'étude sur le secteur. De nombreux emplois vont être créés, de nouveaux habitants vont arriver sur le secteur, et l'attractivité des équipements de loisirs va amener des visiteurs. D'ici 2015, on prévoit une hausse de la population de 7 450 personnes et 5 850 emplois supplémentaires. Cette dynamique de croissance démographique et urbaine doit être accompagnée au mieux par les transports collectifs.

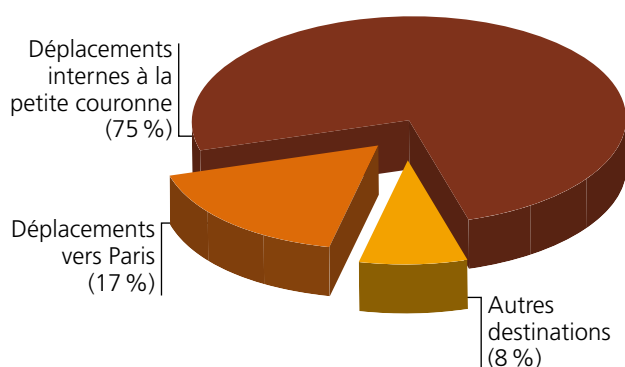
## 2.4 UNE OFFRE DE TRANSPORT INADAPTÉE

### Les besoins de déplacement

Les déplacements « obligés » c'est-à-dire ceux liés au travail, aux affaires professionnelles ou à l'enseignement représentent 47% des déplacements du secteur d'étude (Bagnolet, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville, Rosny-sous-Bois). L'autre part des déplacements (53%) concerne les déplacements « non-obligés » c'est-à-dire les achats, les loisirs...

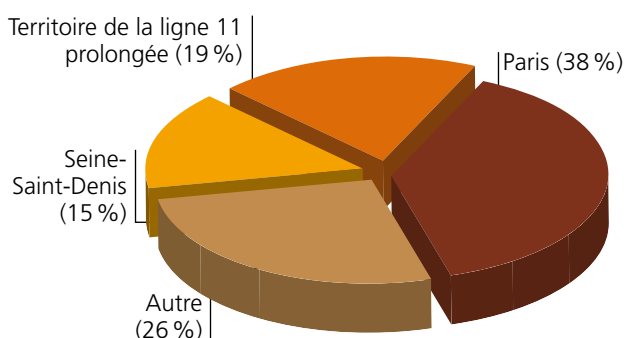
### Destination des déplacements

Les déplacements internes à la petite couronne (les trois départements autour de Paris) représentent 75% des voyages. 17% des déplacements sont à destination ou en provenance de Paris.



### Lieu de travail des habitants du secteur du prolongement de la ligne 11

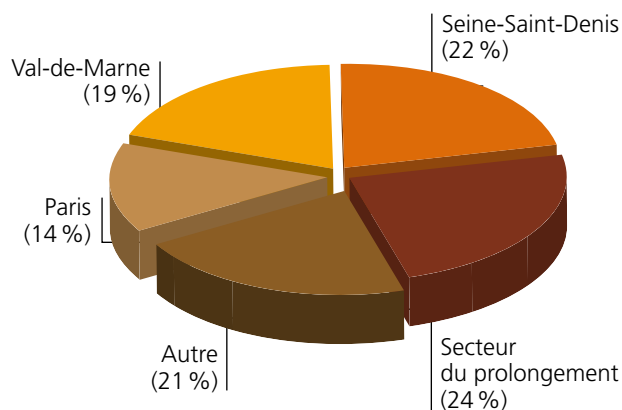
Les habitants du secteur du prolongement de la ligne 11 vont travailler à Paris dans 38% des cas. Un peu moins d'un habitant sur cinq travaille sur le secteur de l'extension de la ligne 11 et 15% des résidents sont employés dans le reste de la Seine-Saint-Denis.



### Provenance des salariés dans la zone du prolongement de la ligne 11

Les emplois situés dans la zone d'influence du projet de prolongement de la ligne 11 sont occupés par des gens venant :

- du secteur (24%)
- du reste de la Seine-Saint-Denis (22%)
- du Val-de-Marne (19%)
- de Paris (14%)



Le prolongement de la ligne 11 répond à la demande de déplacements domicile/travail notamment vers Paris. Mais il est aussi pertinent pour les déplacements internes au secteur dans l'optique de réduire l'usage de la voiture.

## Un réseau routier congestionné

Le réseau routier est très présent avec les autoroutes A3 et A86. Il permet un accès à Paris, à la Seine-Saint-Denis, au Val-de-Marne, au nord de l'Île-de-France et assure aussi la desserte interne du territoire. Chaque jour, entre 140 000 et 200 000 véhicules empruntent ces voies structurantes.

Quant au réseau local, la coupure générée par le relief et le réseau autoroutier engendre des goulets d'étranglement du secteur, qui sont autant de points de congestion.

## Une part modale des transports en commun limitée

Le réseau autoroutier est congestionné aux heures de pointe. Les routes départementales n'échappent pas à la congestion

en direction de Paris. La saturation du réseau est renforcée par le trafic de transit des automobilistes qui quittent le réseau autoroutier pour emprunter la voirie du secteur. Les temps de parcours sont donc très incertains. Le développement urbain et commercial de Rosny 2 et Domus renforce ce phénomène de congestion, notamment le week-end.

Les déplacements sur les communes de Romainville, Les Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Rosny-sous-Bois sont réalisés principalement en voiture (39 % des cas) ou à pied (36 %). Seuls 22 % des déplacements sont réalisés en transport en commun (3 % à vélo ou à roller).

## Un réseau de bus bien développé mais inadapté pour répondre à la demande

Le territoire du projet est desservi par des modes lourds uniquement sur sa périphérie (RER E, tramway T1, lignes de métro 3, 5, 9 et 11). Toutefois, son désenclavement par un mode performant est programmé avec le prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. Cette liaison nord-sud, en rocade, offrira une complémentarité optimale avec l'extension de la ligne 11, radiale est-ouest.

Concernant le réseau de surface, 9 lignes de bus du réseau principal desservent le secteur du prolongement de la ligne. Ce sont les lignes Mobilien 105, 143, 318 et les lignes 102, 116, 129, 318, 322, 545. Le réseau principal est complété par les bus du réseau Titus (service de transport urbain de la ville de Rosny-sous-Bois) et Tillbus (service de transport urbain de la ville des Lilas) qui desservent également le secteur du prolongement. Hormis le réseau Tillbus, ces lignes fonctionnent tous les jours.

Les lignes de bus assurent des dessertes locales et font le lien avec les territoires de proximité. En moyenne, plus de 127 500 personnes sont transportées chaque jour par ces autobus. La fréquence et les plages horaires de service varient selon les lignes. L'offre est importante pour certaines lignes sur une large plage horaire (jusqu'à 00h30). Les lignes 105, 129 et 143 sont les plus importantes. Elles sont empruntées par 63 % des utilisateurs du bus car elles se rabattent sur les axes lourds. Mais la congestion du réseau routier pénalise leur régularité. En moyenne, entre Porte des Lilas et Place Carnot, un trajet peut ainsi prendre entre 8 et 18 minutes (selon le sens et la période de la journée). Depuis la régionalisation du STIF en 2006, l'offre bus a été renforcée.

Plusieurs correspondances sont possibles sur le secteur.

## Deux pôles d'échange entre les lignes de bus

permettent de changer de ligne: la Place Carnot à Romainville (4 lignes : 105, 129, 318 et 322) et le centre hospitalier intercommunal de Montreuil (3 lignes : 129, 301 et 545).

**Trois gares de correspondance entre lignes de bus et modes lourds** sont situées à la limite du secteur du prolongement de la ligne 11 et complètent les possibilités de correspondances intermodales :

- **la gare du RER E de Rosny-Bois-Perrier** (4 lignes en terminus et 4 autres lignes passant à proximité),
- **la gare du RER E de Rosny-sous-Bois** (4 lignes de bus et 5 lignes du réseau Titus qui dessert Rosny),
- **la gare routière située Porte des Lilas** (10 lignes de bus).







## SYNTHÈSE

Le prolongement de la ligne 11 concerne 5 communes de Seine-Saint-Denis : Les Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois. De grands équipements (Hôpital Intercommunal, Rosny 2, Domus...) ne sont desservis aujourd'hui que par des lignes de bus. C'est un territoire dynamique sur le plan démographique. De nombreux projets urbains avec des échéances de livraison entre 2015 et 2020 sont en cours de réalisation ou à l'étude.

Le territoire est dépourvu d'infrastructures lourdes de transports collectifs alors que la demande en transports en commun est forte en particulier vers Paris et la Seine-Saint-Denis. Le réseau routier est saturé aux heures de pointe. Le rabattement par bus jusqu'aux transports lourds (tramway, métro et RER) rencontre des difficultés dues à la congestion du réseau routier local.



## Partie 3

Une réponse aux enjeux  
de déplacements  
et de développement  
durable du territoire

## 3.1 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE 11 ACTUELLE

La ligne 11 est constituée de 13 stations réparties entre Châtelet et Mairie des Lilas. D'une longueur de 6,3 kilomètres, les stations sont espacées d'environ 500 mètres. Étant l'une des dernières lignes construites, elle passe sous les autres lignes de métro. Pour tenir compte du relief, notamment la butte de Ménilmontant puis le plateau de Romainville, la ligne 11 est très profonde: la station Télégraphe est enterrée à 20 mètres sous la surface du sol. Elle est exploitée de 5h30 à 1h15 avec une fréquence en heure de pointe d'un métro toutes les 105 secondes soit 1 min 45. Les vendredis et samedis soirs, le service est allongé d'une heure. De nombreuses correspondances sont possibles : RER A, B, D et 11 lignes de métro (1, 2, 3, 3 bis, 4, 5, 7, 7 bis, 8, 9, 14).



### Une ligne attractive

Chaque jour, la ligne 11 transporte 227 000 voyageurs entre 6 heures et 21 heures (chiffres 2008). Le matin, la majorité des voyageurs se déplace dans le sens Mairie des Lilas - Châtelet. Les personnes entrant directement sur la ligne représentent 60 % des voyageurs, 40 % des usagers arrivant via une correspondance. La ligne 11 se place en 13<sup>e</sup> position dans le classement de fréquentation des lignes de métro. La charge maximale de la ligne est atteinte avec 13 400 usagers à l'heure de pointe du matin, soit 82 % de la capacité théorique de la ligne (15 900 places par heure). Bien que très fréquentée, la ligne n'est pas à saturation et son prolongement est envisageable sans dégradation de la qualité de service.

### Le matériel roulant

Aujourd'hui, la ligne 11 se conduit manuellement. Elle est équipée en matériel sur pneu de modèle MP 59, mis en service en 1964. Comme sur la plupart des lignes parisiennes, la longueur des quais permet d'accueillir des trains de 5 voitures. Mais les rames de la ligne 11 sont composées de 4 voitures. En effet, l'espace disponible dans l'atelier de la ligne est insuffisant pour garer et maintenir du matériel d'une telle longueur. Cet atelier est situé aux Lilas, dans le prolongement de la ligne actuelle. Aujourd'hui, le garage des rames se fait aux stations Mairie des Lilas, Porte des Lilas et Châtelet. Un passage à 5 voitures dans le cadre du prolongement permettrait d'accroître la capacité et de répondre à l'augmentation du trafic de la ligne.

### Les stations les plus fréquentées et les correspondances

La station Mairie des Lilas accueille le plus grand nombre d'entrants, qui se rabattent pour beaucoup à l'aide des nombreux bus venant de l'est de la Seine-Saint-Denis, zone du prolongement de la ligne 11. Le tronçon situé entre les stations Goncourt et République est le plus chargé. Les stations Belleville, Châtelet, République concentrent 50 % des voyageurs montants dans une journée. Ces 3 stations regroupent les correspondances les plus intéressantes pour se déplacer à Paris. La ligne est aussi très utilisée pour se rendre en Seine-Saint-Denis.





## 3.2 LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT

**Le prolongement de la ligne 11 répond à deux objectifs : créer une mobilité durable et articuler au mieux les projets de transports avec le potentiel de développement du territoire.**

### Encourager la mobilité durable

Le prolongement de la ligne 11 va permettre de créer une liaison structurante et rapide en mode lourd entre Paris et l'est parisien. La desserte du territoire sera améliorée, le secteur sera mieux connecté avec les territoires voisins. Le métro permet de transporter un grand nombre de voyageurs, sans les contraintes qui pèsent sur le réseau routier souvent surchargé.

### Accompagner le développement local

Aujourd'hui, le secteur du prolongement de la ligne 11 n'est desservi que par bus. Pourtant, le territoire est constitué de grands équipements à rayonnement régional et de secteurs densément peuplés. Il s'agit de créer une desserte locale efficace. Le prolongement de la ligne 11 va permettre d'accompagner le territoire dans son développement et de valoriser pleinement les potentialités qu'il représente. Cette extension va aussi désenclaver des secteurs urbains parfois isolés par les axes autoroutiers.

### La Charte pour un territoire durable

La Charte vise à optimiser au mieux l'articulation entre le projet de prolongement et les projets de développement urbain locaux. Elle doit se traduire au final par des actions concrètes respectant les objectifs de développement durable du SDRIF. Elle a été signée par l'ensemble des communes concernées par le prolongement de la ligne 11, la Région Île-de-France, l'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11, le Département de Seine-Saint-Denis, la Ville de Paris, le STIF, l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France, la Caisse des Dépôts d'Île-de-France, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France. La Charte doit permettre de renforcer l'attractivité du territoire au sein de l'espace régional et d'améliorer le cadre de vie avec des espaces publics de qualité, une plus grande mixité des fonctions et une promotion de la mobilité durable. La Charte prévoit aussi la valorisation des quartiers situés à proximité des stations de métro, une meilleure accessibilité des stations et des actions en faveur de l'intermodalité. De nouveaux logements concourront à renforcer la mixité urbaine et sociale.

Cette logique de développement urbain sera étroitement articulée avec la mise en valeur du patrimoine architectural et paysager ainsi que la qualité des espaces publics dans les opérations d'aménagement.

Les quartiers sociaux actuellement isolés seront mieux intégrés à la ville à la fois par le métro mais aussi par les projets qui émergent ou qui vont naître de la dynamique territoriale enclenchée par l'arrivée du métro.



## Mailler le territoire

Le prolongement de la ligne 11 va mailler les autres lignes et modes de transports lourds.

**T3** **E** La correspondance avec le RER E offre un accès aux quartiers d'affaires parisiens, à la Défense ou à Marne-la-Vallée via une correspondance avec le RER A, à la Plaine Saint-Denis et à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle via le RER B.

Le prolongement du RER E à l'ouest vers le quartier de la Défense puis Mantes-la-Jolie est inscrit au Contrat de Projets État-Région 2007-2013 et au Plan de Mobilisation de la Région Île-de-France. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2020.

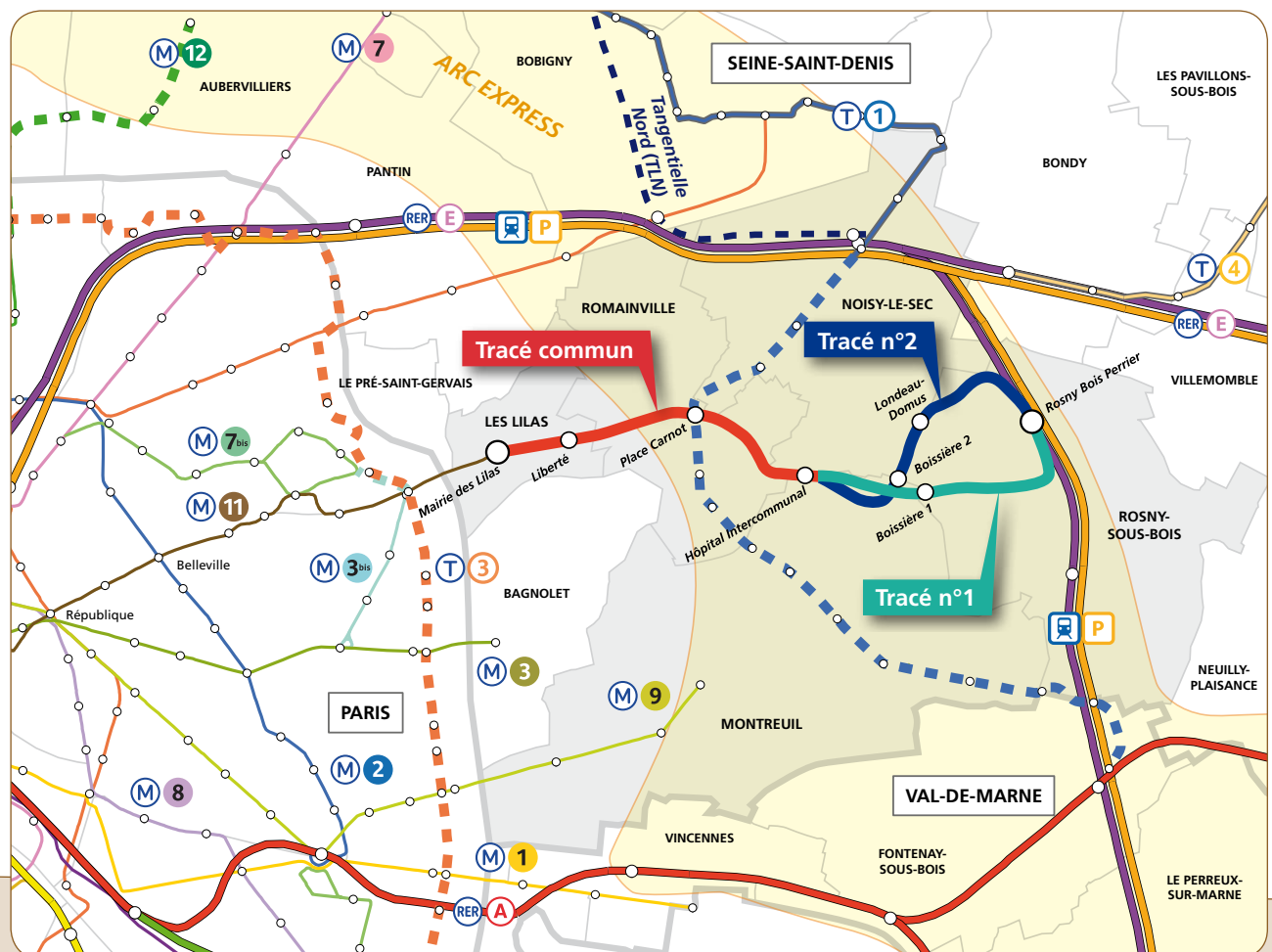
**T1** Outre les pôles administratifs et d'emploi de Bobigny et Saint-Denis, la correspondance avec le tramway T1 prolongé permettra de rejoindre directement depuis la place Carnot le secteur d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers (prolongement en travaux) ou celui de Val-de-Fontenay (prolongement programmé pour 2017).

**T3** Le prolongement du tramway T3 offrira aux usagers de la ligne 11 la possibilité de se rendre à la Porte de Vincennes ou à la Porte de la Chapelle. Le prolongement à l'est de T3 devrait être mis en service à la fin 2012. Une extension jusqu'à Porte d'Asnières est à l'étude.

**TLN** Le projet de liaison rapide en rocade nord de l'Île-de-France sera en correspondance avec le RER E et le tramway T1. Sa mise en service progressive est prévue en 2014 pour la phase 1 entre Epinay et Le Bourget, puis en 2016 pour les prolongements entre Epinay - Sartrouville et Le Bourget - Noisy-le-Sec.

**M12** Le prolongement de la ligne 12 jusqu'à Mairie d'Aubervilliers est prévue en 2012 (dans sa première partie à la station Proudhon-Gardinoux). Il permettra d'améliorer la desserte du nord-est parisien.

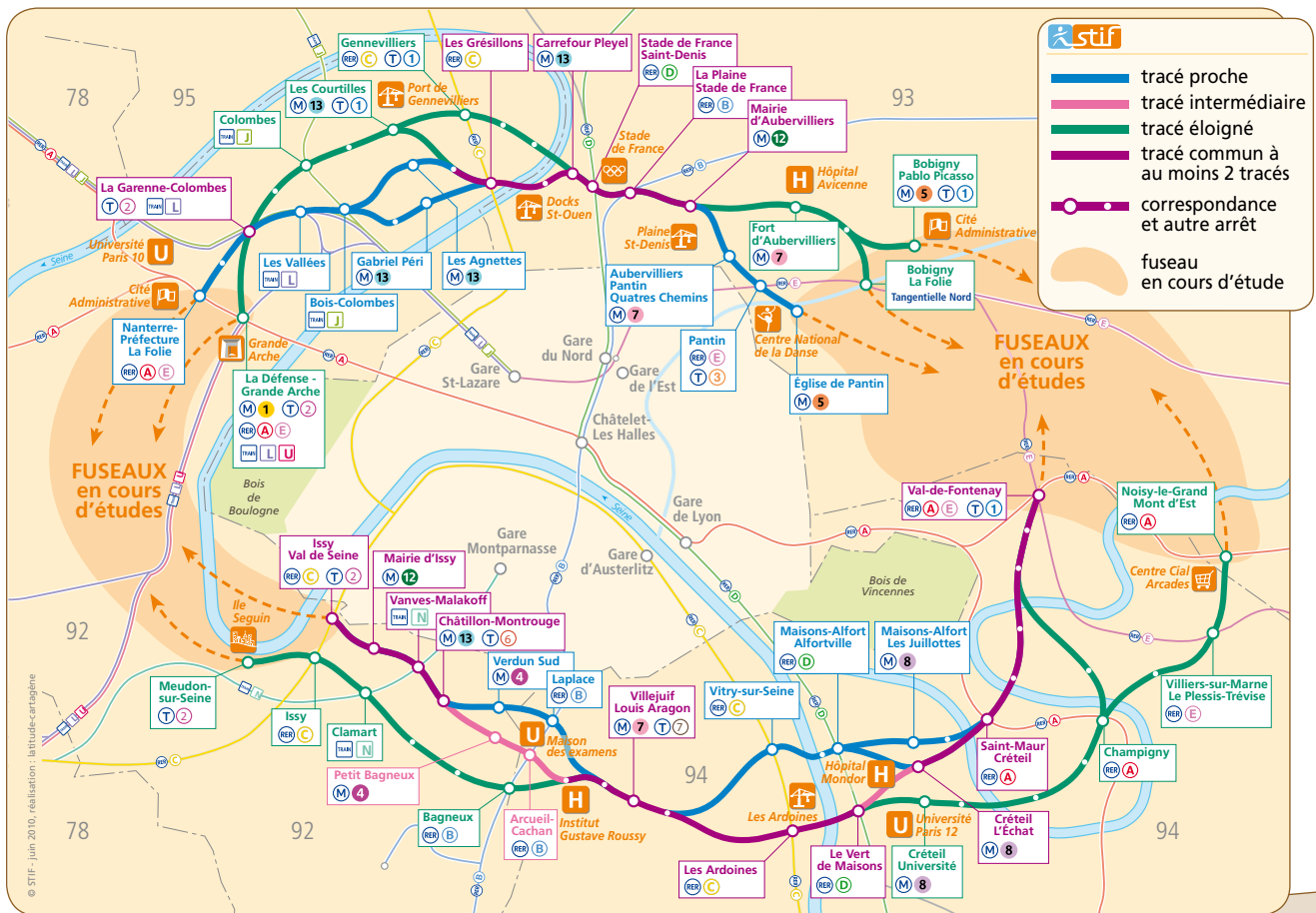
### Articulation du prolongement avec les autres projets de transport sur l'aire d'étude



**Arc Express** est un projet de **méto automatique de rocade, principalement souterrain et situé en proche couronne**. Grâce aux correspondances proposées avec les lignes de transport en commun existantes ou en projet (Transiliens, RER, métros et tramways), Arc Express améliorera la desserte en transports collectifs de tous les Franciliens, quel que soit leur trajet depuis ou vers la petite et la grande couronne. En outre, il facilitera les déplacements en zone dense, sans avoir à passer par Paris. Il constitue également un projet d'aménagement du territoire dans la mesure où il desservira les grands pôles économiques et d'habitat existants et en développement de la petite couronne. Les arcs sud et

nord ont été définis comme prioritaires au regard des besoins de déplacements, de l'offre de transport proposée et des enjeux du territoire qu'ils traversent. Ils seront réalisés en priorité, avec une première mise en service envisagée pour 2017. Les études sur les arcs est et ouest sont en cours afin de déterminer les différents fuseaux possibles et boucler ainsi la rocade Arc Express. Au stade actuel des réflexions, une correspondance entre la ligne 11 prolongée et le futur tracé est d'Arc Express est envisageable.

**Méto Arc Express et le Plan de mobilisation : tracés et correspondances proposés**





## SYNTHÈSE

La ligne 11 accueille chaque jour 227 000 personnes entre 6h et 21h. Sur ce trajet, de nombreuses correspondances avec les lignes de métro et RER sont possibles. Le prolongement de cette ligne doit permettre de renforcer la desserte et l'accessibilité du territoire dépourvu de ligne structurante. Le prolongement de la ligne 11 comme celui du tramway T1 serait aussi l'occasion de mailler le réseau de transports en commun pour répondre aux besoins de demain dans une logique de mobilité durable. Ce sera aussi un vecteur d'accompagnement du territoire dans son développement. Pour répondre à ces enjeux territoriaux, les communes, le STIF, la Région, le Département ainsi que d'autres acteurs se sont engagés dans la Charte pour un territoire durable.



## Partie 4

### Le prolongement de la ligne 11 : les tracés et les stations



## 4.1 LE PROJET

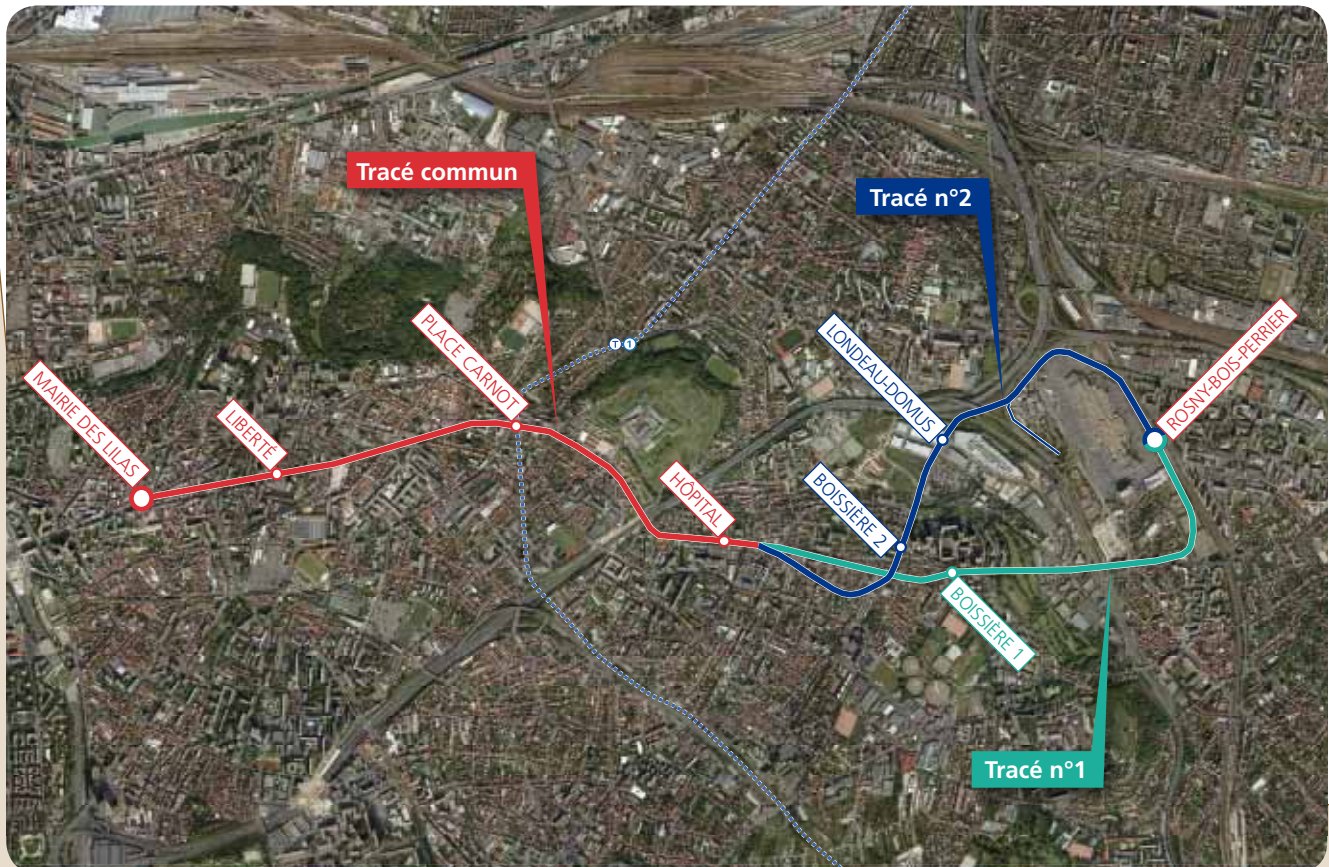
**Le prolongement de la ligne 11 envisagé relie la station Mairie des Lilas et la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier. Cette extension d'environ 6 kilomètres dessert les communes des Lilas, Noisy-le-Sec, Montreuil, Romainville et Rosny-sous-Bois.**

Deux tracés sont à l'étude. Le **tracé 1** est entièrement souterrain et comporte 5 stations. Le **tracé 2** comporte six stations et une partie en viaduc. Les deux tracés ont une longueur similaire et portent la ligne 11 à 12 kilomètres. Le prolongement de la ligne 11 pourra être réalisé en une ou deux étapes (par exemple une première phase de la station Mairie des Lilas à la station Hôpital\* et une seconde phase de la station Hôpital\* au terminus Rosny-Bois-Perrier\*).

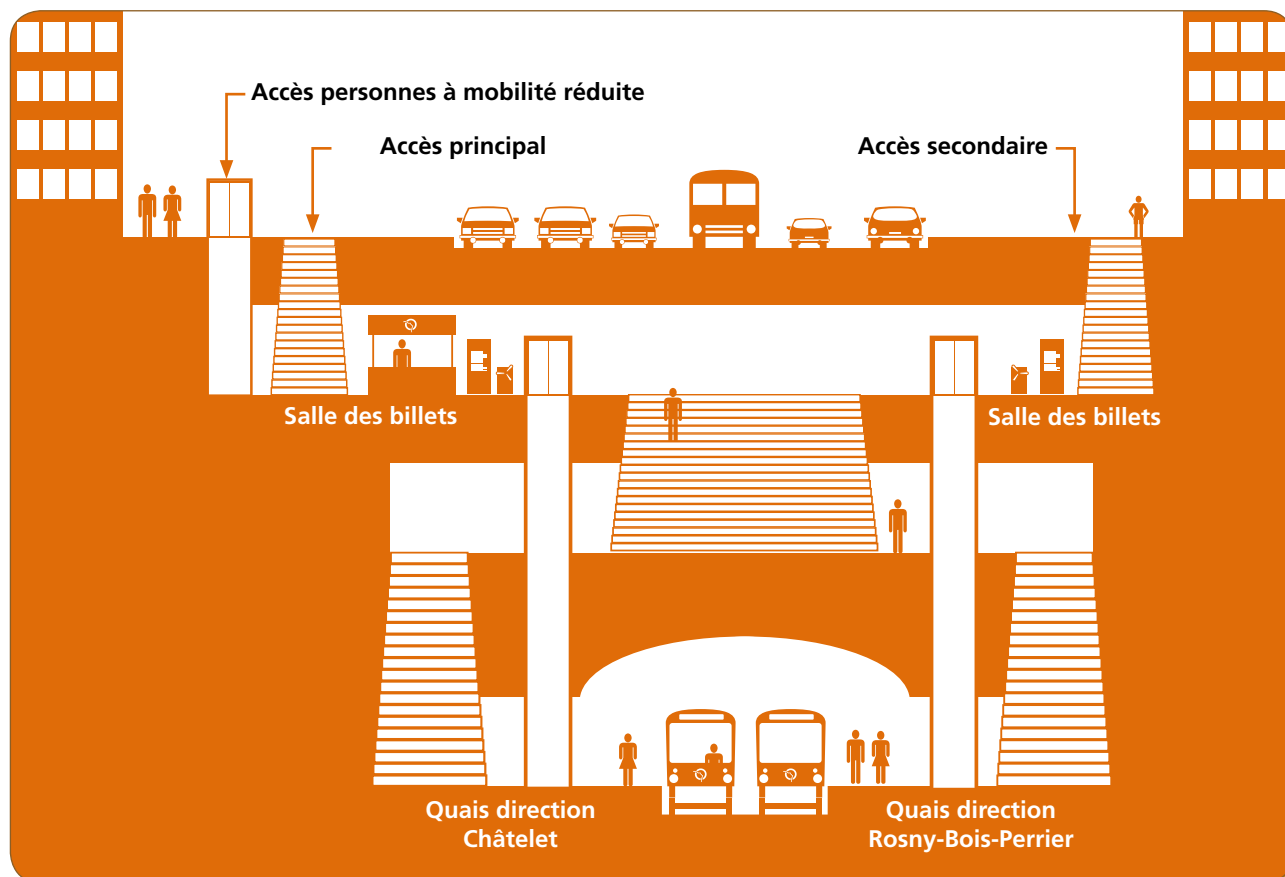
Quel que soit le tracé, un nouvel atelier est à construire. Les stations et leur insertion ont fait l'objet d'une première étude technique, des études complémentaires seront réalisées une fois le tracé choisi. Toutes les nouvelles stations seront entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite et bénéficieront de deux entrées indépendantes.

*\* Les noms des stations sont donnés à titre indicatif et ne sont pas définitifs.*

**Le prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier**



## Principe de fonctionnement des futures stations



## L'organisation d'une station

Les stations sont en général organisées de la même façon. On y accède par un accès principal ou un accès secondaire. Un espace est prévu pour acheter ses titres de transport : la salle des billets. À partir de cette salle, les voyageurs accèdent à une mezzanine qui permet de choisir sa direction. Des locaux techniques et d'exploitation sont implantés dans les stations pour permettre le bon fonctionnement de la station et de la ligne.

Les personnes à mobilité réduite pourront accéder aux différentes parties des stations par des ascenseurs situés le plus souvent près de l'accès principal.

Des escaliers mécaniques et des escaliers fixes permettent de circuler dans la station.

L'insertion urbaine et paysagère de chaque station sera étudiée plus précisément ultérieurement.

Autour de chaque station, les centralités seront renforcées ou créées. Elles permettront de diversifier le tissu urbain et apporteront plus d'attractivité et de services aux abords directs des stations.

## 4.2 DE MAIRIE DES LILAS À HÔPITAL

Le tracé entre Mairie des Lilas et Hôpital est commun aux deux tracés. Sur cette portion, 3 stations seront créées : Liberté, Place Carnot et Hôpital.

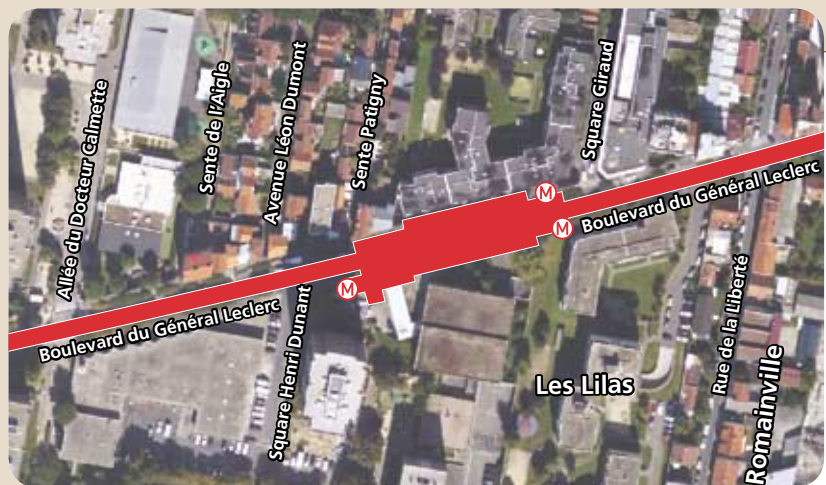
### Le prolongement de la ligne 11 : tracé commun



### La station Liberté

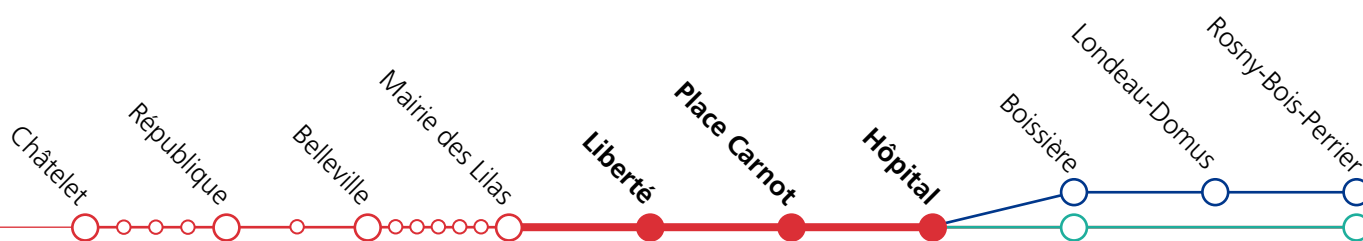
La station Liberté sera située sur la limite communale entre Les Lilas et Romainville, sous le boulevard du Général Leclerc. Cette station va desservir des quartiers comme le quartier des Sentes ou le quartier Cachin. Elle va également renforcer l'accessibilité des lycées Paul Robert et Liberté, des commerces et d'un pôle santé.

L'accès à la station se fera par deux entrées situées sur le boulevard du Général Leclerc.



Étude d'implantation de la station

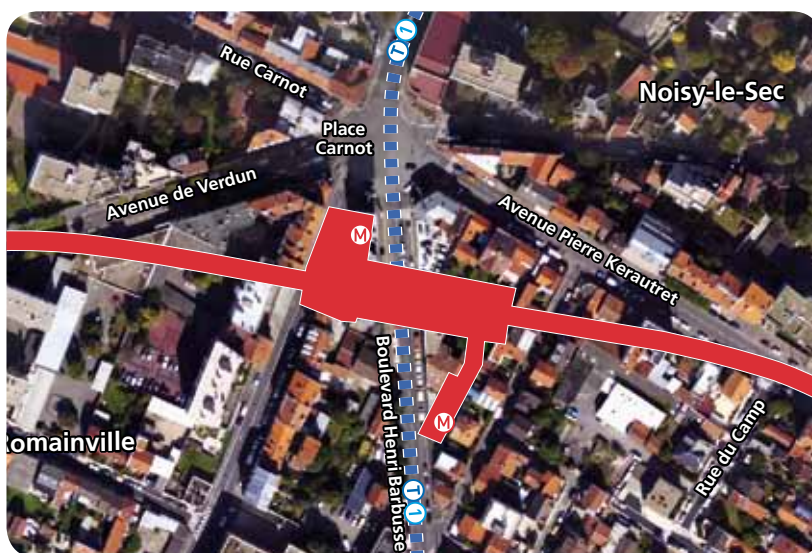




### La station Place Carnot

La station Place Carnot irriguera une centralité majeure à l'échelle intercommunale accueillant des commerces, le cinéma Trianon, l'École Nationale de Musique et l'Hôtel de Ville de Romainville.

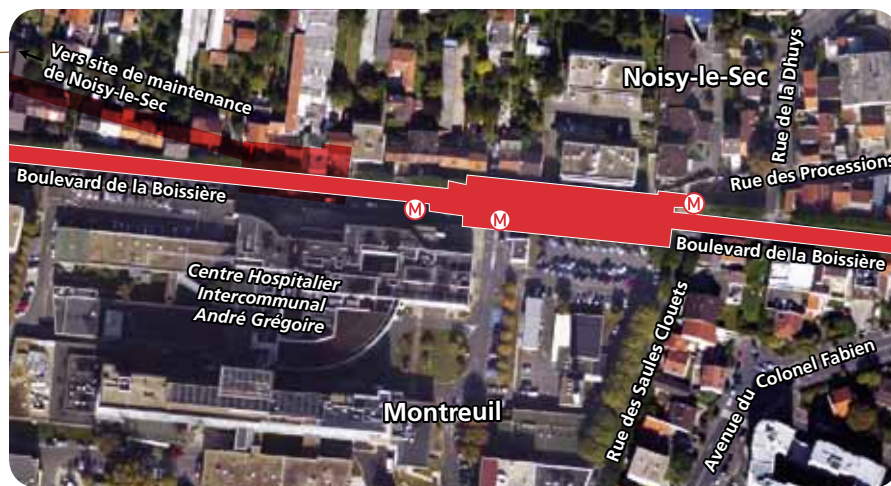
C'est sur cette place qu'aura lieu la correspondance entre la ligne 11 et le tramway T1. Il sera alors possible depuis la ligne 11 d'emprunter le T1 pour se rendre à Saint-Denis en passant par Bobigny ou à Val-de-Fontenay. La station et la correspondance seront aménagées en tenant compte de l'enjeu de maillage du réseau de transport en commun.



Étude d'implantation de la station

### La station Hôpital

Le Centre Hospitalier Intercommunal est insuffisamment desservi par les transports en commun lourds. Pour cela, il est envisagé d'implanter la station Hôpital sous le Boulevard de la Boissière à la limite communale entre Montreuil et Noisy-le-Sec, à proximité de l'entrée nord du CHI.



Étude d'implantation de la station

### Une variante de la station Hôpital

Une variante de la station Hôpital avait été envisagée au sud du Centre Hospitalier Intercommunal lors des études de 2004. Le projet de restructuration du CHI prévoyait alors une entrée principale de ce côté, avenue du Docteur Fernand Lamaze. Aujourd'hui, les projets d'extension du CHI confirment que l'entrée principale se fera au nord. Cette station implantée au nord-est donc plus en adéquation avec les aménagements futurs du pôle hospitalier. Une attention particulière sera portée aux accès piétonniers entre la station Hôpital et les résidences de l'avenue du Docteur Fernand Lamaze.

## 4.3 DE HÔPITAL À ROSNY-BOIS-PERRIER

Dans la continuité du tracé commun, le tracé 1 se poursuit avec deux stations supplémentaires, Boissière et Rosny-Bois-Perrier. Le tracé 2 s'oriente progressivement vers le nord avec l'implantation d'une troisième station : Londeau-Domus. La station Boissière est localisée de manière différente sur chaque tracé. Les deux tracés se terminent à la station Rosny-Bois-Perrier en créant une correspondance avec le RER E.

### A. LE TRACÉ 1

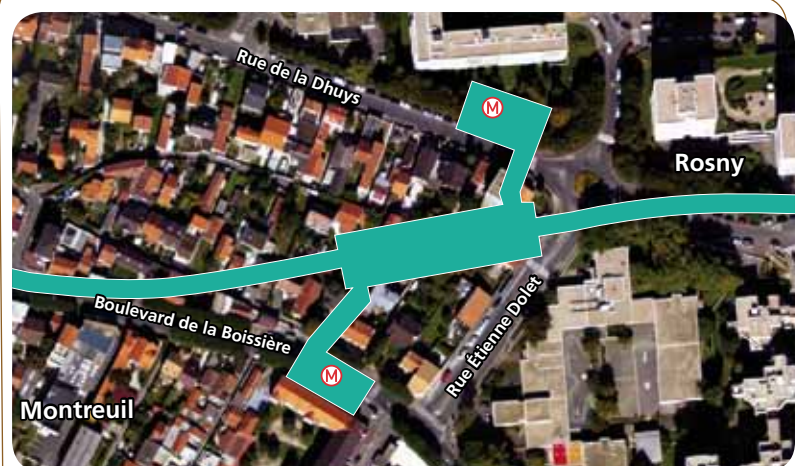
Après la station Hôpital, le tracé suit l'axe du boulevard de la Boissière, passe sous le golf puis se dirige vers Rosny-Bois-Perrier. Deux stations seront réalisées sur cette partie. La première dessert le quartier de la Boissière sur la limite communale entre Montreuil et Rosny-sous-Bois, la seconde est en correspondance avec la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier.



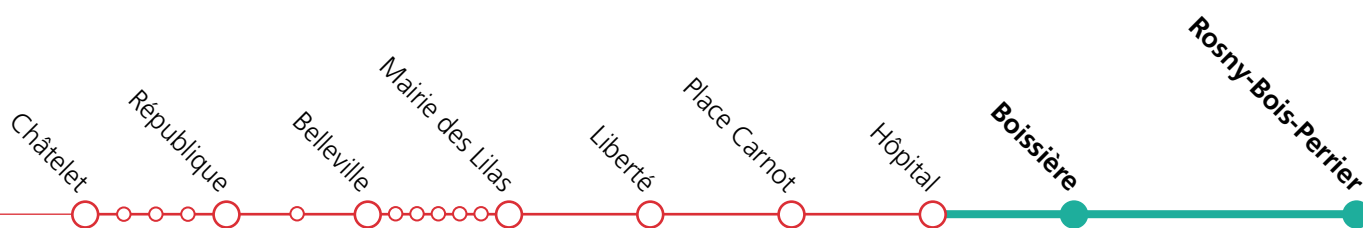
#### La station Boissière 1

La station Boissière 1 permet de desservir un secteur aujourd'hui enclavé, situé en limite du plateau et composé d'un quartier pavillonnaire, le grand ensemble de la Boissière à Rosny-sous-Bois, la Cité des Maillards, ainsi que l'important projet urbain développé par la mairie de Montreuil sur les terrains dits du SEDIF qui accueillent actuellement des réservoirs d'eau potable.

Concernant les accès, différentes possibilités sont envisagées entre la résidence Boissière et le boulevard de la Boissière.

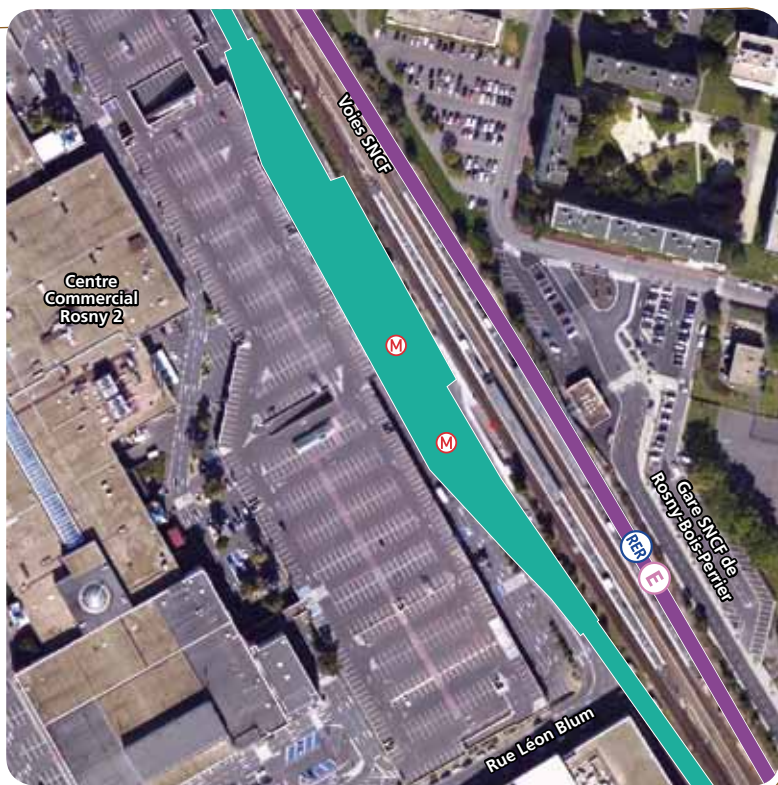


Étude d'implantation de la station



### La station Rosny-Bois-Perrier

La station Rosny-Bois-Perrier est implantée près de la rue Léon Blum entre la gare RER et le parc de stationnement du centre commercial Rosny 2. Elle permet à la fois de desservir ce centre commercial, le secteur résidentiel situé à l'est de la voie ferrée et le quartier Mermoz en cours de rénovation. En proposant des correspondances optimisées et le rabattement efficace des lignes de bus du secteur, le prolongement de la ligne 11 à la gare de Rosny-Bois-Perrier offrira l'opportunité de créer un pôle multimodal au cœur d'un réseau performant dans la continuité des travaux engagés dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU).



Étude d'implantation de la station

### Le tunnelier



Le tracé 1 sera réalisé à l'aide d'un tunnelier. Cette méthode sera également employée pour une partie du tracé 2.

Pour le tracé 1, le puits de départ et la base travaux seraient implantés aux abords de la station Rosny-Bois-Perrier. Une surface de 5000 m<sup>2</sup> serait nécessaire pour ces installations, soit environ la taille d'un terrain de football.

L'usage du tunnelier permet de creuser le terrain, d'évacuer les déblais et de mettre en place le soutènement. À titre d'exemple, le tunnelier servant pour le prolongement de la ligne 12, réalise 10 mètres de tunnel par jour en moyenne. Une fois le tunnel construit, le tunnelier est démonté pour être évacué.

Le tunnelier permet de réaliser le creusement de la ligne en limitant les impacts en surface sur la vie des habitants, des commerçants et sur la circulation automobile. Le creusement en souterrain permet de limiter le bruit des travaux. L'évacuation des déblais est centralisée ce qui permet, lorsque cela est possible, d'avoir recours à des solutions d'évacuations plus respectueuses de l'environnement.

## B. LE TRACÉ 2

Le tracé 2 s'écarte du boulevard de la Boissière pour suivre un itinéraire plus au nord. Cela offre la possibilité d'implanter une station supplémentaire à proximité du centre commercial Domus et du quartier du Londeau. La localisation de la station Boissière est déplacée de 200 mètres par rapport au tracé 1.

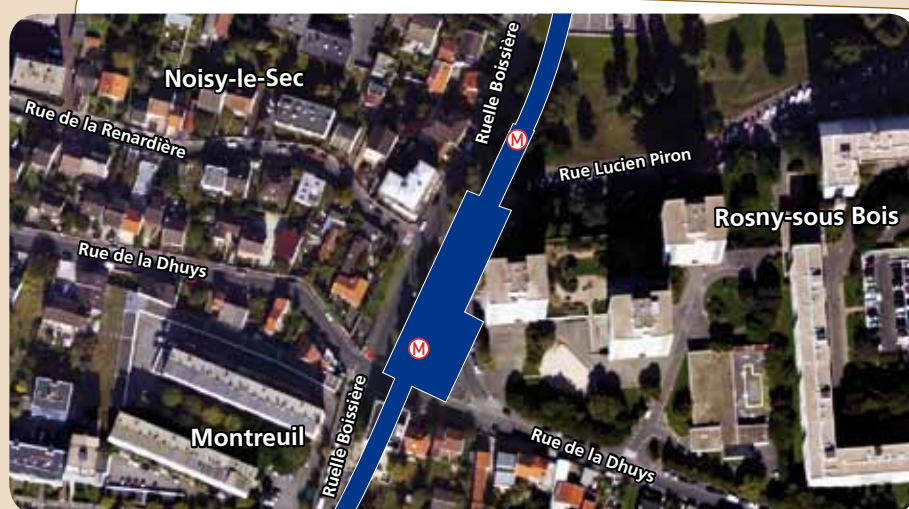
Les contraintes du relief (plateau de Romainville et ses coteaux) nécessitent la réalisation d'une partie du tracé en aérien, sous la forme d'un viaduc.



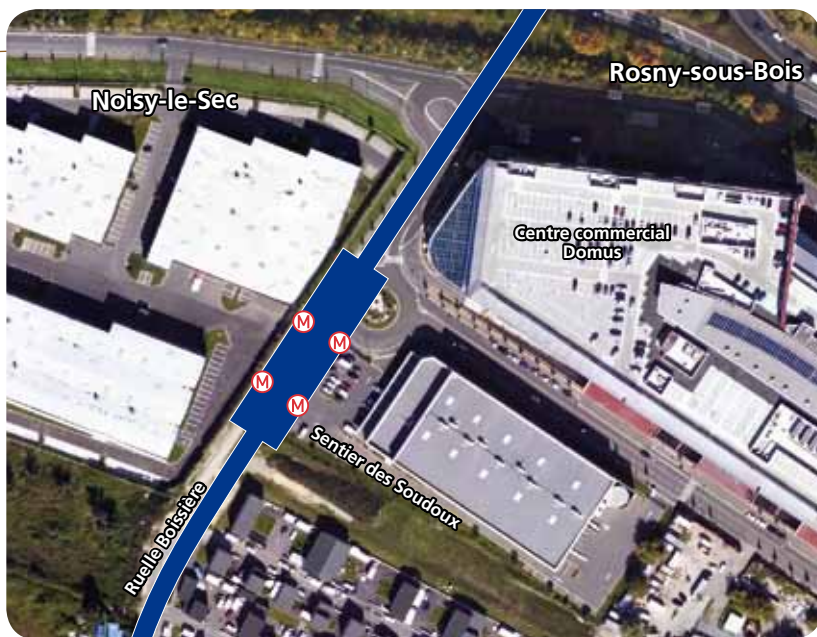
### La station Boissière 2

La station Boissière 2 est implantée sur la commune de Rosny-sous-Bois, en limite communale avec Montreuil et Noisy-le-Sec. Elle est située sur le coteau parallèlement à la ruelle Boissière.

Cette implantation, légèrement décalée vers l'ouest permet d'assurer une desserte quasi identique à celle de la station du tracé 1.



Étude d'implantation de la station



Étude d'implantation de la station

### La station Londeau-Domus

La station Londeau-Domus serait une station aérienne, localisée le long du chemin de la ruelle Boissière en limite communale de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois, au pied du centre commercial Domus.

Cette station spécifique au tracé 2 serait proche du quartier du Londeau en opération ANRU et participerait à son désenclavement. Cette station desservirait par ailleurs deux lycées (Théodore Monod et Olympes de Gougues) et les opérations des ZAC des Guillaume, de la Saussaie-Beauclair et Gabriel Péri. Cette station supplémentaire connecterait des grands générateurs de trafic et des secteurs en développement supplémentaires par rapport au tracé 1. Elle devrait également soulager une partie des problèmes de circulation routière liée au développement de Domus.

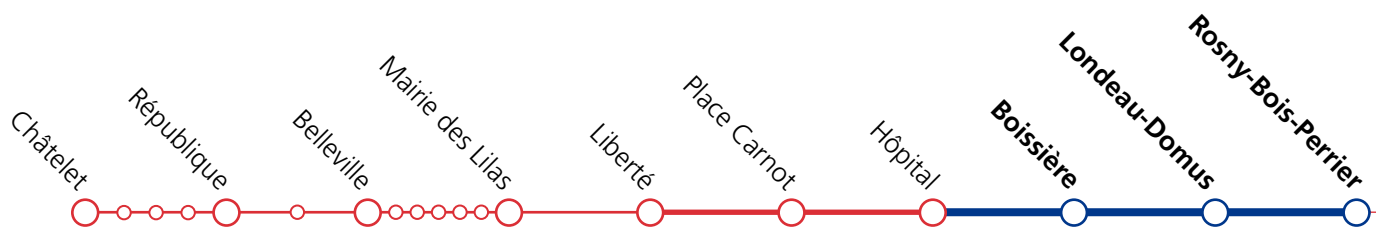
## Le viaduc

Le viaduc envisagé est long de 580 mètres et permet le franchissement du dénivelé marquant la fin du plateau, dont la pente très importante entre la station de la Boissière, en rebord du plateau, et Domus situé au pied du coteau. La pente acceptable pour la circulation du métro est limitée (de l'ordre de 4%). Il est donc nécessaire d'avoir une émergence sous la forme d'un viaduc pour adoucir le relief et rendre la circulation du métro possible. Cela permet également de positionner la station Boissière 2 à une profondeur faible et de la rendre facilement accessible depuis la surface.

Il n'est pas envisageable de passer en souterrain de Boissière 2 à Domus. Afin de maintenir une pente acceptable pour le métro, il faudrait que le tracé et la station Boissière 2 soient réalisés de manière très profonde (35 mètres) ce qui rendrait l'accès des quais difficile depuis la surface, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Les coûts de réalisation et d'exploitation seraient également nettement plus élevés. La profondeur de la station Boissière 2 et du tunnel de circulation du métro engendrerait des problèmes de sécurité et d'évacuation.

Le viaduc émergerait en dessous du boulevard Gabriel Péri et de la ruelle Boissière. À l'intersection des axes de circulation routière, il doit respecter un gabarit permettant le passage des véhicules routiers ainsi que la circulation des piétons. Au niveau de la station Domus, les quais seraient situés à une hauteur de 9,30 mètres. La largeur du viaduc serait de 7,40 mètres. Des gardes-corps seraient disposés le long de l'ouvrage, ils peuvent également faire office de protections phoniques.

Si le tracé 2 était retenu avec son viaduc, son insertion serait réfléchie avec soin sur le plan des accès, de l'esthétique et de l'acoustique.



### La station Rosny-Bois-Perrier

La station Rosny-Bois-Perrier est localisée au même emplacement que dans le tracé 1 et offre donc les mêmes opportunités de desserte (centre commercial, cinéma UGC, secteur résidentiel, opération ANRU Mermoz...) et de correspondances (réseau de bus et RER E).



Etude d'implantation de la station.

### Un 3<sup>e</sup> tracé non retenu

Un 3<sup>e</sup> tracé desservant la gare RER E Rosny-sous-Bois avait été envisagé au début des études ayant abouti au DOCP. Cependant, il n'a pas été retenu pour plusieurs raisons :

- la desserte de la gare Rosny-Bois-Perrier offre le même maillage avec le RER E que la gare Rosny-sous-Bois (même nombre de trains, même amplitude horaire). De plus, l'offre de transport de la gare Rosny-Bois-Perrier est complétée par une gare routière qui permet des correspondances plus nombreuses avec le réseau de bus ;
- la création d'une station de métro à proximité de la gare de Rosny-sous-Bois est très complexe dans ce secteur dense, du fait du très faible espace disponible pour le chantier ;
- l'arrivée du métro va également augmenter la fréquentation du réseau bus. L'espace urbain contraint les possibilités de réaliser des rabattements bus pour créer un pôle d'échanges multimodal et garantir des conditions d'exploitations de qualité pour les usagers ;
- de nombreux équipements d'échelle régionale se trouvent sur le secteur de Rosny-Bois-Perrier. Le potentiel de développement urbain est très important sur cette zone : de nombreux projets de commerces, d'habitations et de bureaux sont en cours de réalisation ou à l'étude.

## Les deux techniques constructives



Puits de descente du tunnelier sur le prolongement de la ligne 12 en cours de travaux

- Pour la réalisation du prolongement du tracé 2, le tunnelier sera utilisé depuis la station Boissière 2 jusqu'à Mairie des Lilas. La base travaux sera alors implantée près de l'avenue Gabriel Péri entre la station Boissière 2 et l'émergence du viaduc.
- Dans le cas du tracé 2, le tronçon suivant sera réalisé en viaduc en raison de la topographie du site.

De la station Londeau - Domus au terminus Rosny-Bois-Perrier, une autre méthode de construction dite traditionnelle sera utilisée. Elle consiste à créer des puits de chantier ou des tranchées couvertes et à creuser à l'aide d'engins mécanisés. Il faut ensuite effectuer des traitements du terrain puis réaliser le génie civil du tunnel.

## 4.4 LA RÉALISATION DU PROLONGEMENT

Pour étaler les dépenses dans le temps et en fonction des capacités financières des partenaires du projet, le prolongement de la ligne 11 pourrait être phasé.

Le prolongement pourrait être dans un premier temps effectif jusqu'à la station Place Carnot ou jusqu'à la station Hôpital, puis le prolongement ira jusqu'au terminus Rosny-Bois-Perrier.

Le phasage jusqu'à Hôpital permettrait de desservir deux équipements majeurs (base de loisirs et Hôpital), des secteurs d'habitat denses, de nombreux projets urbains et d'assurer la correspondance avec le tramway T1.

Ce phasage à Hôpital permettrait de desservir 39 000 habitants et emplois supplémentaires par rapport à la ligne 11 actuelle. Un prolongement plus réduit jusqu'à la station Place Carnot concernerait 26 000 habitants et emplois supplémentaires mais maintiendrait la correspondance avec le tramway T1.

Dans les deux cas, le nombre d'usagers de la ligne actuelle à l'heure de pointe augmentera de manière importante : +21% pour un phasage à Hôpital et +17% pour la station Place Carnot. Le phasage a des conséquences sur l'emplacement de l'atelier de maintenance de la ligne 11 en raison des contraintes liées au système de transport.





## 4.5 L'ATELIER DE MAINTENANCE

Situé sur le prolongement de la ligne 11, l'actuel atelier des Lilas ne peut pas être conservé. Il est trop exigu et trop éloigné de l'extrémité du prolongement pour envisager de le conserver.

Parmi les implantations envisagées lors de l'étude, deux sites apparaissent plus adaptés d'un point de vue technique pour la création du site de maintenance de la ligne 11 : l'un à Rosny-sous-Bois et le second à Noisy-le-Sec.

L'atelier de maintenance sert aux opérations courantes d'entretien des métros ainsi qu'aux réparations nécessaires au bon fonctionnement du matériel. Il peut permettre également de remettre le matériel roulant la nuit.

Il doit être situé à proximité du terminus afin de simplifier l'exploitation de la ligne et ainsi ne pas pénaliser sa régularité. La position du site est contrainte par le foncier disponible dans l'environnement proche du tracé.

### A. LE SITE DE ROSNY-SOUS-BOIS

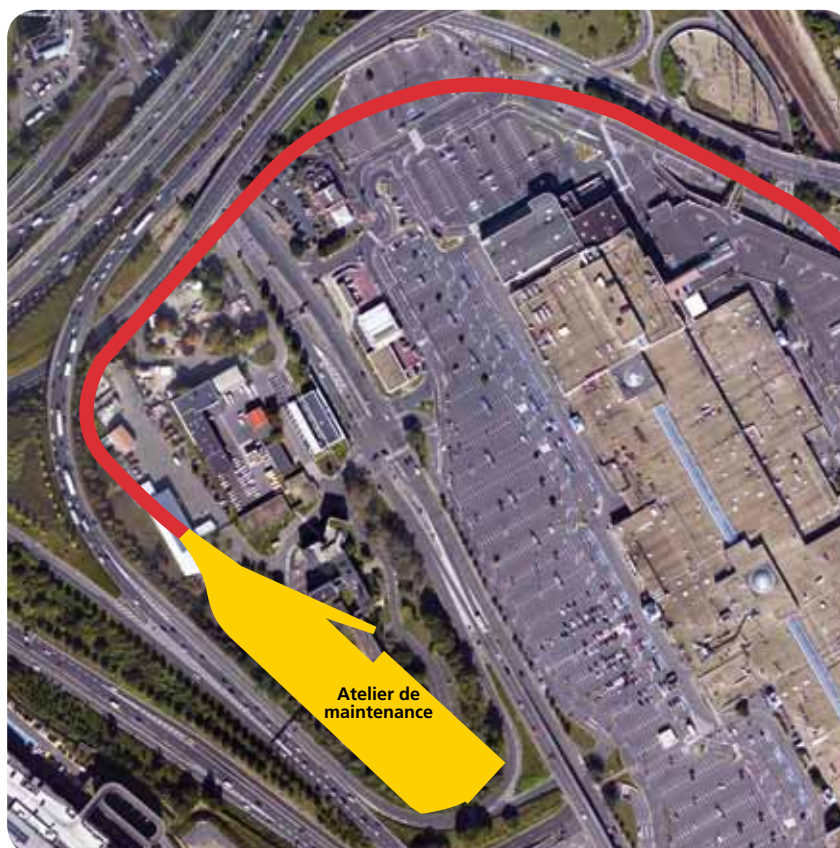
L'atelier de maintenance prévu à Rosny-sous-Bois se situe avenue Général de Gaulle accolé à l'échangeur autoroutier A3/A86.

Actuellement ce terrain est occupé par les services de l'Équipement et du Département de Seine-Saint-Denis mais il a été réservé dans les documents d'urbanisme de Rosny-sous-Bois.

Ce centre de maintenance s'étendrait sur une surface d'environ 15000 m<sup>2</sup> et contiendrait également un espace pour le remisage des rames. Il est possible d'intégrer la construction de cet atelier à une opération immobilière plus complexe intégrant des bureaux.

Cette implantation est compatible avec les deux tracés. Elle nécessite un prolongement réalisé en une seule phase de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier.

Si un phasage est réalisé, un atelier devra être construit sur le site de Noisy-le-Sec dès la première phase.



## B. LE SITE DE NOISY-LE-SEC

L'atelier de maintenance de Noisy-le-Sec se situerait sur un talus entre le boulevard Roger Salengro et l'autoroute A3, au nord-est du pont de l'avenue Pierre Kerautret. L'emprise envisagée utiliserait le talus de l'autoroute et quelques parcelles privées.

L'atelier se développerait sur 11 000 m<sup>2</sup>. L'aménagement paysager est à étudier de façon plus précise pour une meilleure intégration environnementale. L'implantation de cet atelier est compatible avec un phasage jusqu'aux stations Place Carnot

ou Hôpital. Depuis la station Hôpital, il serait nécessaire de creuser un tunnel de raccordement de 400 mètres passant sous l'autoroute. Ce tunnel de raccordement est également envisageable pour relier l'atelier à la place Carnot.

L'atelier de Noisy-le-Sec n'est pas optimum avec le terminus à Rosny-Bois-Perrier.









Si le prolongement est phasé, le site de maintenance sera implanté à Noisy-le-Sec puis partiellement déplacé à Rosny-Bois-Perrier une fois le prolongement totalement réalisé.



### Une implantation à Montreuil non privilégiée

Une autre implantation de l'atelier de maintenance a été envisagée à Montreuil. En raison de son éloignement par rapport au tracé de la ligne (nécessité de construction d'un long tunnel de raccordement, environ 1 000 mètres) et des enjeux forts d'insertion urbaine (environnement urbain compact, difficultés d'accès pour la livraison des rames), il n'a pas été privilégié.

## Comparaison des deux sites pour l'atelier de maintenance

	Noisy-le-Sec		Rosny-sous-Bois	
Compatibilité avec les variantes	Compatible avec toutes les variantes (peu d'intérêt si le prolongement n'est pas phasé)		Incompatible avec un phasage	
Insertion urbaine	Aménagement paysager possible (site partiellement enterré du fait du dénivelé)		Aménagement paysager possible (étude à mener de façon plus précise)	
Valorisation du site	Emplacement peu propice sans couverture de l'autoroute		Possibilité de construire des immeubles (étude à mener de façon plus précise)	
Exploitation	Éloigné du terminus		En terminus	



## SYNTHÈSE

Deux tracés sont envisagés pour le prolongement de la ligne 11 : après un tracé commun entre Mairie des Lilas et la station Hôpital, 2 itinéraires sont possibles jusqu'au RER E Rosny-Bois-Perrier :

- Le tracé 1 avec 5 stations est entièrement souterrain.
- Le tracé 2 avec 6 stations comprend aussi un viaduc de 580 mètres et permet de desservir le secteur enclavé du Londeau-Domus.

Les stations permettront de renforcer les centralités existantes et d'accompagner au mieux un développement urbain visant la mixité sociale et fonctionnelle. Les projets d'aménagement aux abords des stations devront être précisés au-delà des enjeux fonctionnels par une approche plus urbaine et paysagère. Toutes les stations seront équipées d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.

Un atelier de maintenance devra être construit à Rosny-Bois-Perrier ou à Noisy-le-Sec.



## Partie 5

### Les effets majeurs du prolongement sur le territoire et la ligne existante

## 5.1 LES CONSÉQUENCES DU PROJET SUR LE TERRITOIRE ET L'ENVIRONNEMENT

Le prolongement de la ligne 11 va avoir de multiples effets sur le territoire en matière d'accessibilité et d'attractivité, de structuration du réseau de transports en commun (modes lourds et bus) d'environnement sonore, de cadre de vie, sur le foncier...



### La ligne 11, nouvel axe de transport en commun structurant

La ligne 11 prolongée créera un lien nouveau entre les différents modes de transport : le tramway T1, le RER E, et le réseau de bus. La ligne 11 bénéficiera également de l'arrivée du T3 actuellement en travaux. L'effet réseau ainsi obtenu rendra le territoire accessible beaucoup plus rapidement depuis tous les points de la métropole (Paris, Bobigny, Val-de-Fontenay, l'ouest parisien...).

La création de ce maillage se traduira aussi par l'aménagement de pôles de transport où des correspondances entre différents modes de transport (tramway, métro, RER, bus, vélo, éventuellement des parcs relais...) seront possibles.

### Une restructuration du réseau de bus

Le prolongement de la ligne 11 du métro s'accompagnera d'une restructuration du réseau de bus. La réorganisation permettra l'optimisation du rabattement vers les points de correspondance principaux des modes lourds.

Elle doit également permettre de mieux desservir des zones aujourd'hui peu accessibles. Les changements des parcours de bus tiendront compte de la correspondance avec le tramway T1 et la ligne 11. Cette restructuration du réseau devra aussi éviter les doublons avec les tracés des transports lourds. Place Carnot et la gare RER E Rosny-Bois-Perrier seront les deux stations majeures de correspondance.



### Un gain considérable en confort et en temps

Le prolongement de la ligne 11 permettra d'accéder dans un délai plus court au réseau structurant de transport en commun de la région tout en améliorant le confort des usagers durant leur trajet. L'arrivée du métro diminuera le trafic routier du secteur et la qualité de service du réseau de bus en sera améliorée.

Un parcours entre Rosny-Bois-Perrier et Belleville prendra 18 minutes avec la ligne 11 contre 31 minutes aujourd'hui. Le temps de voyage entre Mairie des Lilas et le CHI va diminuer de moitié. Il ne faudra plus que 20 minutes pour aller du CHI à la station République, contre une trentaine de minutes aujourd'hui.

TRAJET	TRACÉ 1 EN MIN.	TRACÉ 2 EN MIN.	TEMPS DE PARCOURS ACTUEL EN HEURE DE POINTE DU MATIN EN MIN.
Rosny-Bois-Perrier → Belleville	18'	20'	31'
Liberté → Arts et Métiers	13'	13'	26'
Boissière → Châtelet	22'	22'	50'
Londeau → Porte des Lilas		11'	32'
Carnot → République	15'	15'	26'
Hôpital → Hôtel de Ville	19'	19'	40'
Hôpital → Mairie des Lilas	6'	6'	15'
Rosny-Bois-Perrier → Carnot	7'	8'	19'
Londeau → Liberté		8'	24'
Boissière → Mairie des Lilas	8'	8'	23'

Source : [www.transport-idf.com](http://www.transport-idf.com)

### Une accessibilité et une attractivité du territoire nettement améliorées

L'intégration du territoire dans un réseau de transport en commun efficace va améliorer l'attractivité du territoire pour les entreprises et favoriser le maintien et le développement de l'emploi. Il existe un fort enjeu local d'équilibre de l'emploi et de l'habitat. Un développement local durable est également un autre enjeu fort du territoire à conforter par le prolongement de la ligne 11.

### Une infrastructure avec des impacts fonciers limités

Les stations et le tunnel envisagés pour le prolongement de la ligne 11 sont majoritairement situés sous des emprises publiques.

Des terrains ont également été identifiés et préservés pour permettre l'implantation de l'atelier de maintenance. Il reste à trouver des emprises pour les postes d'alimentation électrique, qui seront implantés autant que possible sur le domaine public. Les emprises précises de ces installations électriques ne pourront se faire qu'une fois un tracé retenu.

## Le métro : un impact favorable sur l'environnement

Un bilan carbone est une comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre. Un bilan carbone du prolongement de la ligne 11 a été effectué. Les gaz à effet de serre pris en compte pour calculer la variation viennent de deux origines :

- la baisse du trafic routier grâce au report vers la ligne 11 et les transports en commun en général ;
- les émissions de gaz à effet de serre liées à l'augmentation de la consommation d'électricité avec la mise en service du prolongement.

L'impact de la réorganisation du réseau de bus n'est pas pris en compte à ce stade.

Grâce au report modal de la voiture vers les transports en commun, on obtient une réduction significative des émissions. En se basant sur les valeurs de l'ADEME pour les véhicules routiers et ceux de la RATP sur le métro, on observe une baisse des émissions par an de l'ordre de 3000 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> et cela, pour les deux tracés dès la mise en service. Le tracé 2 par Londeau-Domus se montre légèrement plus performant que le tracé 1 (150 tonnes de CO<sub>2</sub> supplémentaires économisées).

## Pollution atmosphérique

Le métro fonctionne à l'électricité, il émet peu de polluants atmosphériques. Les émissions indirectes engendrées par la production d'énergie, les matières premières et le chantier de construction devront cependant être prises en compte dans les études d'impacts ultérieures.

Avec la mise en service du prolongement de la ligne 11, certains automobilistes vont se reporter sur les transports en commun et réduire leur usage de la voiture. De plus, la baisse du trafic automobile peut laisser envisager une circulation plus fluide et donc moins polluante.

## Bruit

La réduction du nombre d'automobiles engendrera une diminution du bruit ambiant.

Le bruit lié au métro est limité. Il peut venir de la transmission des vibrations à travers le sol ou d'une propagation par l'air. Toutes les mesures seront prises pour limiter la pollution sonore, en les réduisant à la source ou via des protections phoniques en respectant les normes en vigueur.





## 5.2 LES ÉVOLUTIONS DE TRAFIC

**En 2019, à l'heure de pointe du matin, le prolongement de la ligne 11 bénéficiera à 9 500 voyageurs supplémentaires et aux 26 500 voyageurs de la ligne actuelle.**

### Une augmentation de la fréquentation

Le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe du matin est l'interstation Goncourt/République en direction de Châtelet. En 2019, la mise en service du prolongement ferait passer la charge de 13 400 utilisateurs à 17 500 utilisateurs sur ce tronçon.

Si l'on s'intéresse à l'intégralité de la ligne y compris le prolongement, le trafic total à l'heure de pointe serait de 36 000 utilisateurs dont 11 000 utilisateurs sur le prolongement réalisé. Sur celui-ci, le tronçon le plus chargé serait Liberté/Mairie des Lilas en direction de Châtelet avec 7 100 utilisateurs à l'heure de pointe.

La hausse du trafic est due à la fois au report de la voiture vers les transports en commun et aussi à l'évolution de la population et de l'emploi.

Le maillage avec les autres modes de transport en commun (notamment avec le T1 et le RER E) vont contribuer à la hausse de la fréquentation.

### Le maintien d'une exploitation de qualité

40 rames seront nécessaires pour exploiter la ligne de Rosny-Bois-Perrier à Châtelet. La fréquence actuelle sera conservée à hauteur de 105 secondes en heure de pointe.

Le prolongement sera l'occasion de mettre en service sur la ligne un matériel plus récent. Grâce à ce nouveau tronçon, les rames de la ligne 11 pourraient passer de 4 à 5 voitures. À fréquence égale, cela permettra aussi de répondre à l'augmentation du trafic liée au prolongement.

### Les stations existantes

Compte-tenu de l'affluence supplémentaire engendrée par le prolongement, des travaux devront être réalisés sur certaines stations entre Mairie des Lilas et Châtelet. Leur objectif sera de maintenir la fluidité des cheminements des voyageurs dans celles-ci notamment grâce à la réalisation d'accès supplémentaires.

		LIGNE ACTUELLE	PROLONGEMENT AVEC LE TRACÉ 1	PROLONGEMENT AVEC LE TRACÉ 2
2019	Ensemble ligne	26 500	36 000	36 000
	Sur le prolongement	-	11 000	11 000
2030	Ensemble ligne	27 000	37 500	38 000
	Sur le prolongement	-	12 000	12 500

Trafic à l'heure de pointe du matin



## SYNTHÈSE

Le prolongement de la ligne 11 structurera l'ensemble des transports en commun du territoire et desservira des quartiers aujourd'hui uniquement accessibles en bus et en voiture. En favorisant le report modal vers les transports en commun, il va ainsi contribuer à la diminution de la pollution, du bruit et améliorera fortement l'environnement des habitants du territoire.

Le réseau de bus sera réorganisé en fonction des nouvelles stations pour favoriser les échanges multimodaux. À l'horizon 2030, environ 38 000 personnes prendront le métro. La hausse de la fréquentation pourra être absorbée grâce au passage de 4 à 5 voitures des rames de métro.



## Partie 6

Le coût, le financement  
et le calendrier :  
des études à la réalisation

## 6.1 LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11

**Le prolongement de la ligne 11 est estimé à 820 millions d'euros pour l'infrastructure quel que soit le tracé auxquels s'ajoutent les coûts d'un nouveau matériel roulant pour 140 millions d'euros. La création de la station supplémentaire Londeau-Domus sur le tracé 2 est compensée par une station Boissière 2 moins profonde que la station Boissière 1 du tracé 1. De plus, la création du viaduc est moins onéreuse que la construction d'un tunnel.**

En fonction des financements mobilisables, un phasage pourrait être réalisé à Hôpital ou à Place Carnot. Un phasage va engendrer pour les partenaires du projet des surcoûts appelés coûts frustratoires, dont le montant sera situé entre 75 et 200 millions d'euros environ selon les tracés et phasages envisagés.

Au stade actuel des études, le coût des travaux dans les stations existantes n'a pas été chiffré, mais une enveloppe de 100 millions d'euros est envisagée. Le montant nécessaire à l'adaptation de certaines stations de la ligne 11 sera établi plus précisément lors des phases ultérieures.

10 millions d'euros sont prévus dans le cadre du Contrat de Projets État/Région 2007-2013 pour le financement des études sur le prolongement.

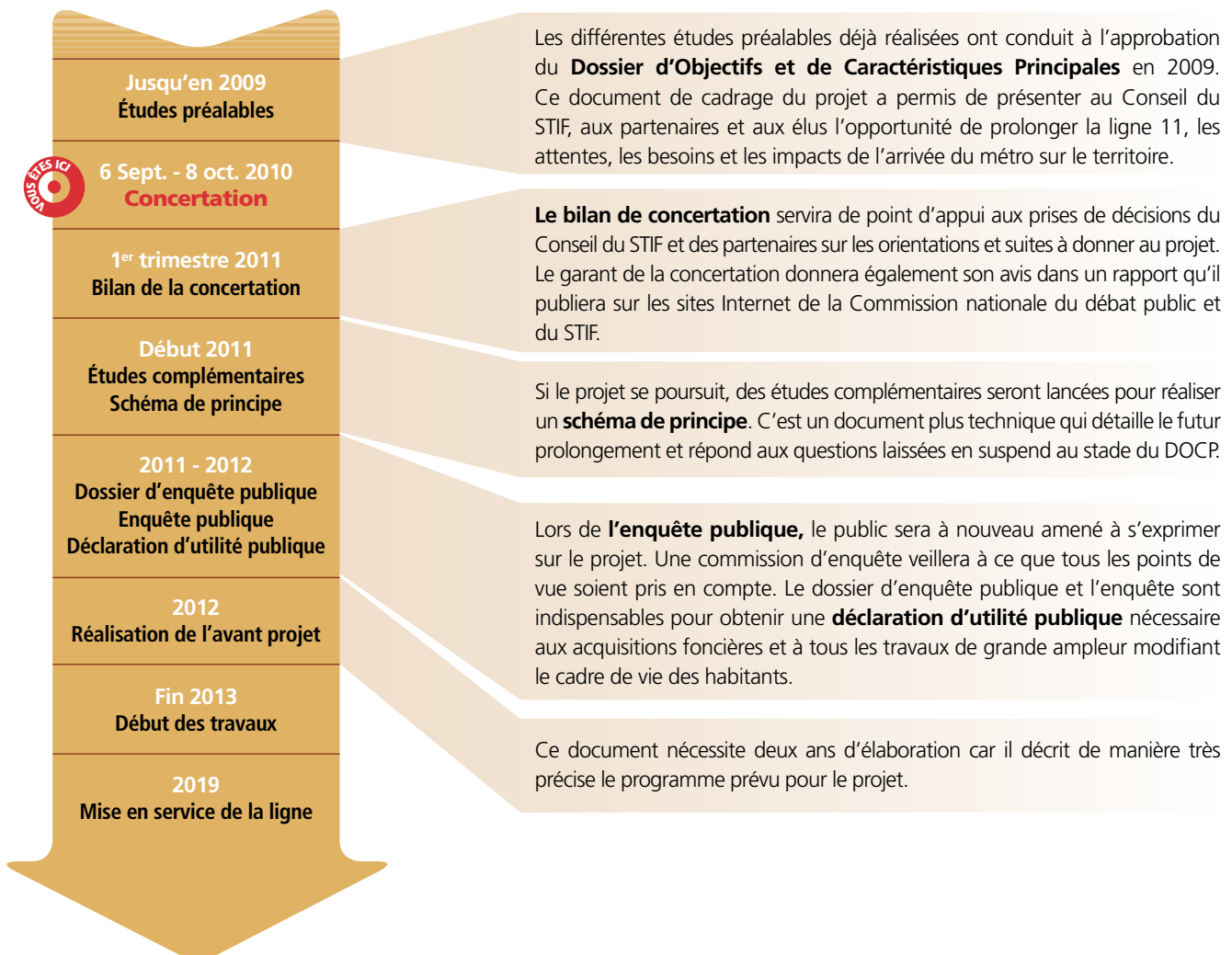


## 6.2 L'ANALYSE MULTICRITÈRE

### Comparaison des tracés

	Tracé 1		Tracé 2	
<b>Mode de construction</b>	Intégralement en tunnelier		Tunnelier, viaduc, méthode conventionnelle	
<b>Nombre de stations</b>	5		6	
<b>Population + emplois desservis à 600 m</b>	64 800 (47 700 habitants + 17 100 emplois)		71 500 (52 900 habitants + 18 600 emplois)	
<b>Équipements desservis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centre Hospitalier Intercommunal</li> <li>• Centre commercial régional Rosny 2</li> <li>• Le Trianon</li> <li>• Base de loisirs</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centre Hospitalier Intercommunal</li> <li>• Centre commercial régional Rosny 2</li> <li>• Le Trianon</li> <li>• Base de loisirs</li> <li>• Domus</li> <li>• Lycées du quartier du Londeau</li> </ul>	
<b>Gain de temps par usager</b>	9 minutes par trajet le matin			
<b>Report modal vers les transports en commun</b>	11 %			
<b>Maillage</b>	RER E Tramway T1			
<b>Trafic 2019 (à l'heure de pointe)</b>	36 000			
<b>Prolongement à Rosny en une seule phase</b>	820 M€		820 M€	
<b>Prolongement à Rosny en deux phases</b>	De Mairie des Lilas à Hôpital	De Hôpital à Rosny-Bois-Perrier	De Mairie des Lilas à Hôpital	De Hôpital à Rosny-Bois-Perrier
	Phase 1 : 495 M€	Phase 2 : 400 M€	Phase 1 : 510 M€	Phase 2 : 390 M€
	Total : 895 M€		Total : 900 M€	

## 6.3 LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



### Travaux

La construction du prolongement de la ligne comprend des travaux préparatoires (déviation des réseaux souterrains...), la réalisation du tunnel, son équipement, la construction de l'atelier de maintenance et des stations, ainsi qu'une période de test du métro avant sa mise en service. Des informations plus précises sur les travaux et leur durée seront communiquées lors de l'enquête publique.

La construction du tunnel devrait avoir des effets limités sur la vie locale car elle est faite en souterrain grâce à sa réalisation à l'aide d'un tunnelier. La création des stations et le puits du tunnelier seront les principaux désagréments. Toutes les mesures seront prises pour limiter les effets indésirables des travaux. L'accès aux commerces, aux immeubles d'habitation et de bureaux sera assuré en permanence. Le chantier sera organisé pour maintenir au mieux la circulation automobile et les livraisons des commerçants.



## SYNTHÈSE

Le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier est estimé à environ 820 millions d'euros (hors matériel roulant). Des coûts additionnels comme la mise aux normes des stations existantes devront également être pris en compte. Il est possible de réaliser le projet en deux phases en réalisant un premier tronçon jusqu'à Place Carnot ou Hôpital.

Entre la concertation et les travaux, de nombreuses étapes sont nécessaires pour la réalisation du prolongement. Des études complémentaires et différentes procédures déboucheront sur une déclaration d'utilité publique. Les riverains seront amenés à s'exprimer à nouveau sur le projet qui sera présenté de façon plus précise. Ensuite, un avant-projet sera élaboré. Il permettra d'établir une convention de financement de la phase travaux. Les travaux devraient débuter fin 2013 pour une mise en service à l'horizon 2019.

<b>ANRU</b>	L'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine met en œuvre le programme national de rénovation urbaine en approuvant des projets globaux qu'elle finance sur des fonds publics et privés.
<b>Atelier de maintenance</b>	Assure l'entretien courant du matériel roulant d'une ligne et, pour certains, la maintenance d'une série de rames ou de certains composants, en étant généralement situé à proximité d'un des terminus de chaque ligne.
<b>Axe structurant</b>	Axe de transport qui structure l'espace par une intégration des politiques de transport et d'aménagement du territoire.
<b>Concertation préalable</b>	A pour but d'informer et de recueillir les remarques et suggestions de tous, sur le contenu et les objectifs du projet.
<b>CNDP</b>	Commission nationale du débat public, elle veille au respect de la participation du public pour les grands projets d'aménagement ou d'équipement.
<b>Congestion routière</b>	Situation dans laquelle une augmentation du trafic de véhicules provoque un ralentissement global de celui-ci.
<b>Coûts frustratoires</b>	Frais supplémentaires qui peuvent être engagés lors de la réalisation d'un projet.
<b>CPER</b>	Contrat de Projets État-Région.
<b>CPRD</b>	Contrat Particulier Région-Département.
<b>Désenclavement</b>	Rompres l'isolement d'une zone géographique, d'un quartier en l'ouvrant aux échanges par la mise en service de voies de communication, ou de moyens de transport.
<b>Desserte</b>	Nombre et nature des arrêts dont bénéficie un site.
<b>DOCP</b>	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales.
<b>DUP</b>	Déclaration d'utilité publique. Acte administratif, pris par décret ou arrêté préfectoral, reconnaissant le caractère d'utilité publique d'une opération projetée par une personne publique ou pour son compte, après avoir recueilli l'avis de la population.
<b>Enquête publique</b>	L'enquête publique est une consultation du public sur un projet plus abouti. Elle vise à présenter le projet et ses impacts sur l'environnement ainsi que les mesures qui seront prises pour limiter les effets sur l'environnement.
<b>Études préalables</b>	Stade d'études en amont de la conception d'un projet au cours duquel l'opportunité de celui-ci est étudiée sur la base de premières grandes caractéristiques.
<b>Fréquentation</b>	Nombre de personnes qui montent dans les trains d'une ligne.
<b>HQE</b>	La Haute Qualité Environnementale est une démarche qui vise à limiter à court et à long terme les impacts environnementaux d'une opération de construction ou de réhabilitation.
<b>Intermodalité</b>	Utilisation successive de plusieurs modes de transports sur un même trajet.
<b>Ligne radiale</b>	Se dit d'un flux de circulation ou d'un système de transport organisé autour d'un point de croisement plus ou moins central de l'agglomération ou favorisant les circulations en ligne directe de ce centre vers la périphérie.
<b>Maillage</b>	Connexions entre les lignes de transport en commun de manière à constituer un réseau organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération.



<b>Maître d'ouvrage</b>	Le maître d'ouvrage d'un projet est la personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. Il doit s'assurer de la faisabilité, de l'opportunité du projet, et ensuite il doit en déterminer la localisation, définir le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et le processus de réalisation du projet. Ainsi, il détermine les objectifs de l'opération et les besoins que celle-ci doit satisfaire, avec les différentes contraintes relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage.
<b>Opération de renouvellement urbain</b>	L'objectif est de transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain. Le renouvellement urbain permet de reconquérir des terrains laissés en friche, de restructurer des quartiers d'habitat social, et de rétablir l'équilibre de la ville.
<b>Petite couronne</b>	Ensemble des départements limitrophes de Paris, c'est-à-dire les Hauts-de-Seine (92), la Seine-Saint-Denis (93), et le Val-de-Marne (94).
<b>Phasage</b>	Le phasage des travaux permet de réaliser un projet en plusieurs étapes en fonction de certaines contraintes (techniques, financières), tout en minimisant l'impact des travaux sur l'environnement extérieur.
<b>Plan de mobilisation</b>	La Région et ses partenaires, dont le STIF, ont lancé un Plan de mobilisation historique de plus de 18 milliards d'euros qui concerne l'ensemble du réseau francilien. Son objectif est de réaliser d'ici 2020 tous les projets indispensables au développement des transports en Île-de-France et répondre ainsi aux besoins des Franciliens à court, moyen et long terme.
<b>PLU</b>	Plan local d'urbanisme.
<b>PMR</b>	Personnes à mobilité réduite, ayant des difficultés pour se déplacer.
<b>Pôle</b>	Grand pôle regroupant plusieurs modes de transports et qui est ainsi un lieu privilégié de correspondances des voyageurs.
<b>Requalification d'interconnexion</b>	Action d'aménagement globale qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle.
<b>Schéma de principe</b>	Études techniques plus approfondies réalisées suite à la concertation.
<b>SDRIF</b>	Schéma directeur de la région Île-de-France qui définit une vision globale et sur les 25 ans à venir du territoire de l'Île-de-France.
<b>SEDIF</b>	Syndicat des eaux d'Île-de-France. Établissement public administratif qui gère le service de l'eau de 144 communes de la région parisienne.
<b>STIF</b>	Syndicat des Transports d'Île-de-France, il est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.
<b>Tunnelier</b>	Appareil/outil de génie civil servant à creuser des tunnels, travaillant de manière continue et à pleine section.
<b>RATP</b>	Régie Autonome des Transports Parisiens.
<b>RER</b>	Réseau Express Régional.
<b>Viaduc</b>	Grand pont qui permet à une route ou une voie ferrée de passer au-dessus d'une vallée.
<b>ZAC</b>	Zone d'aménagement concerté.



**Dossier de concertation pour le projet  
de prolongement de la ligne 11**

Rédaction : Egis Conseil/esprit public

Conception graphique : esprit public

Crédits photos et iconographies :  
DREIF/J.M Gobry, RATP, DR

