

# Prolongement de la ligne 11 à l'est



Bilan de la concertation préalable  
du 6 septembre au 8 octobre 2010

Les Lilas

Romainville

Noisy-le-Sec

Montreuil

Rosny-sous-Bois



## Bilan du garant

**cndp**  
Commission nationale  
du débat public



## **Préambule**

Suite à la saisine de la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) du 28 décembre 2009, la Commission Nationale du Débat Public a recommandé le 3 février 2010 d'ouvrir une concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant.

Vu la lettre en date du 17 mars de la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), sollicitant la désignation d'un garant, la Commission Nationale du Débat Public, après en avoir délibéré, a décidé le 7 avril 2010 :

*De désigner M. Jean Pierre Tiffon en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro.*

La mission du garant s'est déroulée de Mai 2010 à Janvier 2011 et a consisté en :

- L'analyse des documents de la maîtrise d'ouvrage et des prises de position des différents acteurs des territoires,
- La validation des documents de concertation afin de garantir aux publics une information, complète et accessible,
- La validation du déroulement de la concertation conçue par le Stif afin de garantir aux publics la possibilité d'accéder à l'information et d'exprimer complètement leurs points de vue,
- L'animation des réunions publiques et le suivi du site Internet afin de garantir aux publics d'obtenir des réponses à leurs questions et d'exprimer leurs points de vue,
- L'analyse des contributions des différents acteurs individuels et collectifs formulées pendant la concertation,
- L'analyse du bilan du Stif afin de garantir une prise en compte des points de vue exprimés et une restitution fidèle de la concertation,
- La rédaction du rapport du garant, remis au Stif et à la CNDP.

Cette mission s'est achevée le 15 janvier par la remise de ce présent rapport.

## **1. Une décision claire d'engagement du projet aux échéances annoncées est attendue et espérée.**

Ce rapport vient clôturer la mission de garant de la Concertation sur le prolongement de la ligne 11 à l'Est, confié par la CNDP le 7 avril 2010.

Il est établi sur la base :

- De mes observations sur le terrain et en réunion,
- Des analyses des différentes contributions des acteurs.

Il a été rédigé après lecture du bilan établi par la maîtrise d'ouvrage qui relate fidèlement et objectivement le déroulement de la concertation.

Ce rapport a été présenté oralement à la réunion du Comité de Suivi du 14 janvier qui a rassemblé les différents financeurs du projet et les représentants des communes traversées par le prolongement à l'Est de la ligne 11. Leurs remarques éventuelles ont été prises en considération.

Ainsi, il nous a semblé indispensable de prendre connaissance des propositions de décisions soumises au Conseil du Stif avant de terminer cette mission.

Dans cette concertation encore plus que dans d'autres, des décisions claires sur les suites du projet sont particulièrement attendues.

En effet, le **projet est voulu** par les acteurs du territoire et les habitants qui se sont exprimés dans la concertation. Le prolongement ne soulève pas d'opposition quant à son opportunité.

De plus, le **scénario 2 est considéré comme le meilleur compromis** entre les divers besoins des différents territoires, à la réserve expresse d'une bonne insertion paysagère et sonore du viaduc qui est nécessaire dans ce scénario.

Les sentiments exprimés par la plupart des acteurs du territoire sont ambivalents : beaucoup d'**impatience** et de la **perplexité**.

Impatience de voir se réaliser un projet envisagé et espéré depuis presque un siècle.

Perplexité quant à la réelle tenue, dans les délais, de promesses qui ont été tant de fois déçues dans le passé.

Les acteurs du territoire et les habitants attendent une décision « claire, ferme et définitive ». Ils ont besoin d'un cadre stable et lisible pour développer leurs projets collectifs et individuels. Ils veulent savoir **quand** se réalisera ce projet et exigent unanimement la réalisation en une **seule phase**.

Les échéances de **2013 pour le début des travaux et de 2019 pour la mise en service**, annoncées au printemps 2010 et confirmées officiellement pendant la concertation, ont été entendues comme des engagements solides.

La tenue du calendrier est d'autant plus sensible au moment où ont été annoncés la réalisation à des échéances plus rapprochées (2017) d'autres projets conçus beaucoup plus récemment (Arc Express et Grand Paris). Un report des échéances serait donc vécu comme une injustice à l'encontre de ces territoires de l'Est.

Voilà pourquoi une décision du Conseil du Stif d'engager les études pour la réalisation du prolongement afin de garantir une **mise en service complète en 2019** est particulièrement attendue et espérée.

## **2. Le bilan du Maître d'Ouvrage est validé : la concertation a été réelle et sa restitution fidèle.**

Le bilan de la maîtrise d'ouvrage est conforme et fidèle à ce qu'a perçu et observé le garant.

Il décrit avec précision le déroulement de la concertation, les moyens d'information mis en place, le déroulement des réunions publiques et de proximité. Les moyens mis en œuvre ont cherché et permis la meilleure participation possible.

Le choix initial du Stif de soumettre deux scénarios contrastés, sans manifester explicitement ou implicitement de préférence pour l'un d'entre eux, a donné du sens et de la substance à la concertation.

Par ailleurs, nous notons avec satisfaction la volonté de la maîtrise d'ouvrage de fournir des réponses complètes, précises et accessibles aux questions posées durant la concertation.

La teneur du bilan est conforme à l'état d'esprit de la maîtrise d'ouvrage qui nous est apparue sincère dans sa démarche de concertation et soucieuse d'écouter et de comprendre les arguments des habitants et des acteurs du territoire.

Les membres de l'équipe projet ont manifestement souhaité mener une concertation la plus ouverte possible et ont notamment tenté d'élargir le plus possible les publics touchés. Certaines innovations - notamment les réunions de proximité- se sont avérées plus difficiles à mettre en œuvre qu'escompté.

Dans ce bilan, nous pointons cependant quelques limites de ces initiatives. Elles sont moins des critiques envers la concertation menée que des invitations à poursuivre dans les futures concertations ces innovations en profitant du présent retour d'expérience.

## **REMARQUES SUR LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION**

### **3. La conception et le déroulement de la concertation : une démarche sincère et utile; des améliorations à envisager pour les futures concertations.**

Plusieurs réunions préparatoires (en présence du garant et des membres du comité d'organisation de la concertation) ont permis à la maîtrise d'ouvrage de concevoir les modalités de la concertation.

Plusieurs dispositifs habituels n'ont pas soulevé de réflexion particulière (structure du dossier du maître d'ouvrage, conception des outils d'information et du site Internet, conception générale des réunions).

Plusieurs points particuliers ont fait débat au sein de l'instance de préparation pour lequel l'avis du Garant a été expressément sollicité.

#### **- Le territoire de la concertation : cinq communes + Internet.**

Le projet de prolongement de la Ligne 11 concerne et traverse cinq communes. Très naturellement ces cinq communes ont été considérées comme le territoire central de la concertation.

L'effort d'information et l'offre de participation ont été concentrés sur ces territoires. Les outils d'information y ont été diffusés massivement soit directement, soit par l'intermédiaire des communes et de plusieurs associations. Il n'a pas été fait reproche d'un défaut d'information.

Après réflexion, l'organisation de réunions publiques sur Paris n'a pas été retenue.

Certes, le projet aura quelques impacts sur le fonctionnement actuel de la ligne 11 dans sa partie parisienne. Il est rapidement apparu que les impacts du projet seraient faibles et surtout qu'ils sont difficiles à percevoir par anticipation par les usagers. Avec l'accord du Garant, la maîtrise d'ouvrage a choisi d'informer massivement les usagers de la Ligne 11 et d'orienter ceux qui souhaitent participer vers le site Internet et / ou vers les réunions publiques organisées sur le territoire du projet. Quelques Parisiens ont participé aux réunions publiques et plusieurs ont envoyé des contributions circonstanciées sur le site de la concertation.

Il est intéressant d'observer que de nombreuses contributions sur Internet ont émané d'habitants de Seine-Saint-Denis ou d'autres départements franciliens. Internet devient donc, en soi, un territoire de concertation qui dépasse toutes les limites administratives, territoriales ou techniques. L'ouverture du site le 18 juillet a permis de rendre accessible en amont les documents d'information et le calendrier de la concertation.

Il conviendra à l'avenir de mieux intégrer la participation sur Internet à la dynamique de la concertation. Les réponses aux questions posées sur le site devraient être apportées pendant la concertation, ce qui est la pratique des débats publics mais pas encore celle des concertations conduites par le Stif. De même, les avis formulés par les internautes sont à prendre en considération. Il serait judicieux de mettre à disposition des participants aux réunions publiques une synthèse des contributions reçues sur Internet. La présentation orale du garant ne suffit pas.

Il est tout à fait notable que 200 avis aient été formulés sur Internet, plus que dans tous les autres dispositifs de recueil (réunions publiques, réunion de proximité, livres en Mairie).

#### **- Le calendrier et la durée de la concertation : 5 semaines seulement**

Le calendrier de la Concertation a été très contraint avec d'un côté les vacances scolaires et de l'autre l'ouverture des débats publics "Arc Express" et "Grand Paris".

La concertation s'est donc déroulée du 6 septembre au 8 octobre. La durée a donc été de 5 semaines effectives.

A posteriori, il s'est avéré opportun de conclure la concertation avant que les deux débats publics aient pris tout leur essor. Le garant a en effet dû gérer lors des deux dernières réunions publiques la multiplication de questions concernant "Arc Express" et le "Grand Paris" mais sans rapport avec le projet de prolongement de la ligne 11. Un chevauchement des calendriers aurait généré de grandes confusions dans les échanges.

La durée de la concertation a été suffisante pour permettre une bonne information du public et pour garantir que quiconque souhaitait participer puisse le faire.

Cependant, il nous semble qu'une durée de 5 semaines est trop limitée.

Elle est trop courte pour la "maturation" des arguments des habitants et des acteurs des territoires, pour qu'ils aient le temps de se forger une conviction en "toutes connaissances de cause".

La concertation est un processus de discussion collective qui demande de respecter différents temps :

- Le temps de l'information sur le projet;
- Le temps de la discussion : les questionnements du public et les réponses du maître d'ouvrage, l'expression des attentes du public et les échanges;
- Le temps de la construction et de la formulation d'avis argumentés.

Il semble souhaitable à l'avenir de construire un calendrier qui permette -dans les deux dernières semaines de concertation- aux habitants, aux acteurs associations et aux collectivités de formuler des avis argumentés, pensés à l'issue de la période de discussion collective. Le risque de la précipitation est de réduire la concertation à une simple collecte d'avis formulés a priori ou de façon superficielle, en se privant ainsi du bénéfice d'une réflexion collective qui progresse et mûrit.

Ici, la réflexion collective a fait apparaître une convergence forte autour du scénario 2. Une ou deux semaines supplémentaires de concertation auraient certainement permis de consolider cette convergence et de faire émerger un "consensus indiscutable" autour de cette option.

Il n'empêche que cette convergence a été manifeste autour du scénario 2 et qu'aucune alternative n'a été collectivement défendue durant la concertation.

**- Les modalités de participation des publiques : quatre réunions de territoire et trois rencontres de proximité.**

Après réflexion, il a été décidé de ne pas tenir cinq réunions communales mais d'organiser quatre réunions "là où les choix se posaient".

Ainsi, les réunions publiques ont été organisées au plus près de tracé de la future ligne 11, dans des quartiers souvent situés aux marges de leur commune. Ce choix a permis de regrouper dans de mêmes réunions des habitants de plusieurs communes limitrophes concernés par le choix du tracé et de bien faire percevoir et discuter les options en présence.

La maîtrise d'ouvrage a également suggéré la tenue de rencontres de proximité sur deux marchés et dans la cité du Londeau. Cette approche a été soutenue par le Garant. Ces initiatives ont été positives et ont permis de recueillir les avis d'habitants qui ne se déplacent pas en réunion.

Cependant, l'information préalable des habitants de la cité n'a pas été optimale. Les relais d'information choisis n'ont pas permis de toucher le plus grand nombre. À l'avenir, il conviendrait de travailler plus en amont avec des associations et des relais locaux pour préparer la tenue des rencontres de proximité.

De même les choix horaires de la présence au marché de Montreuil n'étaient pas bons. L'alerte fournie par les associations locales n'a pas été suffisamment prise en compte. À l'avenir, ces rencontres de proximité sont à renouveler et à préparer plus en amont avec des relais de terrains.

Le recueil des avis en rencontres de proximité s'avère cependant plus pertinent que dans les seules Mairies.

**- La mobilisation de relais de terrain en amont n'a pas été possible, faute de la coopération des collectivités locales.**

En accord avec le Garant, la maîtrise d'ouvrage a souhaité, en amont de l'ouverture de la concertation, informer puis réunir les associations et conseils de quartier des territoires concernés. Cette information en amont avait deux objectifs : permettre à ces acteurs de préparer leur participation; leur permettre de relayer l'information auprès de leurs membres et des habitants.

L'identification des associations et des conseils de quartier nécessitait la coopération des services des collectivités. Le recueil de cette information n'a pas été facile.

De même, les élus des communes n'ont pas souhaité la tenue d'une réunion préparatoire avec les associations. Elles ont craint certainement le risque d'une instrumentalisation de la concertation par des associations impliquées dans des enjeux politiques locaux. Ces risques étaient réels.

Il nous semble cependant que l'implication directe du garant dans ces réunions préalables aurait permis de limiter les risques et de fixer des "règles du jeu".

Nous suggérons qu'à l'avenir, la CNDP préconise dans la mission du garant l'organisation des rencontres formelles avec les acteurs du territoire en amont de l'ouverture de la concertation. La maîtrise d'ouvrage ne pouvant prendre cette initiative si les élus des territoires s'y opposent.

- **L'animation de proximité des réunions menée directement par le garant a favorisé des échanges sereins,**

Après échanges avec la maîtrise d'ouvrage et avec les élus des communes, le garant a choisi d'animer directement les réunions publiques.

Les élus rencontrés ont estimé qu'une animation directe du Garant de mieux réguler les réunions publiques et aussi de garantir une équivalence entre les intervenants.

Le Garant a choisi un mode d'animation "de proximité", s'impliquant directement dans les échanges, facilitant les prises de paroles des personnes, reformulant les points de vue quand cela s'avère nécessaire, rappelant les cadres fixes, et mettant en exergue les points de discussion qui apparaissaient dans les débats.

Il est intéressant de noter que les participants ont su se saisir de ces modalités pour s'impliquer dans des échanges respectueux et approfondis. Les participants ont pu exprimer leurs propres arguments et entendre les préoccupations parfois différentes des autres acteurs du territoire dans un climat serein et attentif.

Ainsi, les réunions ont permis de prendre conscience des compromis nécessaires pour parvenir à un projet fédérateur : le scénario 2.

Ce climat a été rendu possible par le travail préalable entre les cinq communes au sein de l'association qu'ils ont constituée. Sur ce territoire, l'esprit de compromis et de solidarité l'emporte sur l'esprit de rivalité et de surenchère.

- **Les décideurs ont été bien impliqués dans la concertation, mais leurs différents rôles sont parfois confus.**

Dans les réunions, les publics pouvaient à la fois questionner le maître d'ouvrage et les représentants des financeurs des études préliminaires du projet (Conseil Régional, État et Conseil Général).

Cette implication directe des financeurs dans les différentes réunions de concertation est une garantie pour le public de voir ses attentes et opinions réellement prises en compte.

Il convient cependant de noter que le système de gouvernance et de financement des transports en Ile de France n'est pas connu du public. Les rôles des uns et des autres, les modalités de prises de décision, d'arbitrage entre les priorités et les projets sont pour le moins confus aux yeux des citoyens et de la plupart des acteurs associatifs.

Ainsi, les références aux différents schémas et contrats sont peu parlantes et peu compréhensibles.

Or, dans cette concertation, les questions du financement du projet et de la priorisation de celui-ci par rapport à d'autres projets vécus comme "concurrents" ont été nombreuses. Les réponses apportées, pour sincères qu'elles soient, n'ont pas permis de dissiper l'opacité du système de gouvernance et comprendre les modalités et les critères de décision.

À l'avenir, il semble nécessaire que les documents mis à disposition du public explique clairement les systèmes de gouvernance, les critères de choix et de priorisation des projets, les schémas et contrats dans lesquels s'insère les projets. Sans cela, le public refusera de s'exprimer sur un projet particulier s'il ne comprend pas son insertion dans les schémas d'ensemble.

Le public semble prêt à entendre et à discuter les difficiles questions du financement des différents projets publics. Encore faut-il lui donner les moyens de comprendre quels sont les éléments pris en compte dans les arbitrages en discussion. Ce n'est pas encore le cas aujourd'hui.

**REMARQUES SUR LES ATTENTES ENVERS LE PROJET.**

**4. Le prolongement est voulu et attendu dans les délais annoncés (mise en service en 2019). L'intérêt du projet est double : prolonger la ligne et mailler le réseau du métro, celui du RER et le tramway. Le projet est un tout cohérent dont la rentabilité suppose la jonction avec le RER à Rosny-Bois-Perrier. L'intérêt financier d'un phasage n'est pas prouvé. Le scénario 2 fédère le mieux les besoins exprimés et recensés; sa mise en œuvre suppose une bonne insertion paysagère et sonore du viaduc;**

Le bilan de la maîtrise d'ouvrage relate fidèlement les points de vue exprimés par les acteurs durant la concertation. Il retranscrit les opinions émises et fait bien apparaître les convergences de vue sur la nécessité du projet et sur l'intérêt commun que représente le scénario 2.

Dans cette partie de son rapport, le garant souhaite mettre en relief certains points particuliers.

**- Le prolongement est voulu et attendu dans les délais annoncés : début des travaux en 2013; mise en service en 2019;**

Le prolongement de la ligne 11 est voulu par la quasi-unanimité des participants à la concertation. Il est particulièrement attendu pour stimuler et consolider les projets de développement des cinq communes traversées.

Quelques craintes se sont exprimées quant aux conséquences d'une probable spéculation foncière. Plusieurs communes ont annoncé des mesures visant à encadrer ces phénomènes.

Pour parvenir à bien articuler les projets de développement et le projet de prolongement de la ligne 11, les acteurs du territoire sont désireux de disposer d'un cadre clair et stable. Ils veulent savoir explicitement dans quels délais seront réalisés les travaux. Ils attendent que les délais annoncés soient bel et bien respectés.

Les acteurs du territoire retiennent les échéances de 2013 pour le commencement des travaux et de 2019 pour la mise en service. Annoncées avant l'ouverture de la concertation, ces échéances ont été entendues comme des engagements solides des « décideurs ».

Cette question des délais est particulièrement sensible sur un territoire où le projet de prolongement de ligne fait figure de serpent de mer. La relance du projet ces dernières années a suscité un profond espoir parfois teinté de suspicion. Ainsi les retards concernant le T1 font craindre qu'il en ne soit de même pour la ligne 11.

L'information sur les décisions du Conseil du Stif est à diffuser largement auprès des élus, des associations et des habitants. Une information régulière sur l'avancement du projet est à programmer.

**- L'intérêt du projet est double : prolonger la ligne; mailler le réseau du métro, celui du RER et le tramway. Le projet est un tout cohérent dont la rentabilité suppose la jonction avec le RER E à Rosny Bois Perrier;**

Le projet de prolongement n'est pas une simple reprise du projet du siècle dernier. Il ne s'agit pas seulement de prolonger une ligne radiale, mais aussi et surtout de réaliser un réseau maillé.

L'intérêt du projet consiste donc à connecter la ligne 11 avec le RER à Rosny Bois Perrier et avec le T1.

Le projet de prolongement est un tout cohérent depuis la Mairie de Lilas jusqu'à Rosny. Cette perception est partagée par l'ensemble des acteurs et des habitants qui se sont exprimés. Ainsi, plusieurs intervenants ont insisté sur le fait que la rentabilité du projet suppose d'aller jusqu'à Rosny. Un morcellement du projet semblerait très incohérent.

Plusieurs intervenants ont insisté sur la nécessité de rendre possible un maillage plus dense. Les plus mobilisés sur cette question sont les défenseurs d'un prolongement de la ligne 9. Ils ont explicitement demandé que la station prévue à « Hôpital » soit conçue pour pouvoir accueillir une correspondance avec la ligne 9 prolongée. La maîtrise d'ouvrage a pris l'engagement d'intégrer cette possibilité dans les études.

De même, plusieurs intervenants ont insisté pour que la conception la station de Rosny rende possible un prolongement à l'Est ou au Sud. La maîtrise d'ouvrage a indiqué son accord avec cette possibilité.

Enfin, une bonne articulation entre la ligne 11 et le tramway a été demandée tant dans le positionnement des sorties du métro que dans la coordination des travaux.

- **Le phasage est rejeté et son intérêt financier n'est pas prouvé :**

L'hypothèse d'un phasage a été explicitement évoquée par la maîtrise d'ouvrage. Les financeurs ont expliqué qu'il avait souhaité étudier « à froid » cette possibilité dans les études préliminaires plutôt que de devoir s'y résoudre « à chaud » dans une phase ultérieure.

Toutes les personnes et tous les acteurs qui se sont exprimés ont refusé l'hypothèse d'un phasage. Ils craignent, en effet, que dans cette hypothèse la seconde phase soit repoussée « aux calendes grecques ».

Par ailleurs, les coûts échoués dus au phasage sont jugés particulièrement lourds et représentent près de 10 % du coût total. L'intérêt financier d'un phasage « court » - de quelques mois ou quelques années- ne leur semble pas démontré.

Les contraintes évoquées par les financeurs ont été clairement exposées et souvent comprises par les acteurs de la concertation. Mais, les annonces faites en parallèle de la concertation sur les « grands » projets tels que « Arc Express » et le « grand Paris » ont incité les acteurs de la concertation à penser que les contraintes financières étaient relatives.

La question du phasage renvoie donc à une autre question celle de la priorisation des projets. Les acteurs de la concertation estiment que « leur » projet est prioritaire depuis très longtemps et entendent que leur souhait soit entendu.

- **Le scénario 2 fédère le mieux les besoins exprimés et recensés; sa mise en œuvre suppose une bonne insertion paysagère et sonore du viaduc.**

La maîtrise d'ouvrage a soumis deux scénarios contrastés à la concertation. Elle a clairement indiqué qu'elle n'avait pas de préférence particulière et attendait de la concertation l'expression des préférences des différents acteurs du territoire et des habitants.

Cette attitude a permis une concertation ouverte et une véritable discussion collective.

Quelques habitants ont indiqué leur intérêt pour le scénario 1, notamment si une station supplémentaire était située proche du centre ville de Rosny.

À travers la concertation, il est rapidement apparu que le scénario 2 fédère mieux que le scénario 1 les différents besoins du territoire et les attentes des habitants.

La création de la station Londeau-Domus apporte une véritable ouverture pour le quartier du Londeau. Elle permet de désenclaver un quartier qui fait l'objet actuellement d'une importante requalification.

Les habitants et associations du quartier ont très clairement manifesté leur intérêt pour cette nouvelle station, qui sera facilement accessible. Des travaux d'aménagement du parcours, notamment l'éclairage et l'embellissement du passage sous l'autoroute, le rendront plus agréable. De même, il sera nécessaire d'envisager une modification du circuit piétonnier que pourront emprunter les lycéens.

Le choix du scénario 2 répond aux attentes exprimées. Il est conditionné par deux éléments :

- **Travailler le positionnement de la station « Boissière 2 ».** Il convient de garantir une bonne liaison avec les nouveaux projets décidés par la Ville de Montreuil. Il est important de noter que le choix du scénario 2 représente une solution de compromis à laquelle la ville de Montreuil accepte de contribuer. Elle attend, en retour, que ses propres besoins soient bien pris en compte. La maîtrise d'ouvrage a indiqué qu'elle rechercherait une solution permettant de répondre à cette attente.
- **Travailler la bonne insertion architecturale et sonore du viaduc.** La création du viaduc suscite des réticences et des inquiétudes. Des habitants, associations et élus ont exprimé fortement leur attente que soit respecté l'équilibre architectural et visuel du nouveau parc. De même, ils attendent que les impacts sonores du métro soient limités le plus possible de part et d'autre de l'autoroute. La maîtrise d'ouvrage a indiqué que la création du viaduc serait étudiée pour répondre à ces légitimes attentes.

## **En conclusion**

Le Garant souhaite souligner le bon déroulement de la concertation et l'attitude positive et engagée de tous les participants.

Tous les acteurs rencontrés et entendus, à une ou deux rares exceptions individuelles près, sont désireux de voir le projet de prolongement aboutir dans les meilleurs délais.

Cette volonté d'aboutir les a conduit sur plusieurs points à rechercher des compromis entre des attentes et intérêts différents. Ils ont délibérément choisi d'éviter les surenchères entre eux. Ce sens des responsabilités mérite d'être noté.

Si le critère de choix des décideurs est l'engagement solidaire des habitants et acteurs des territoires autour d'un projet, alors le prolongement de la ligne 11 a toutes les chances de se réaliser.

Si l'un des critères de choix est l'absence d'opposition formalisée à l'opportunité ou aux caractéristiques d'un projet, alors le prolongement de la ligne 11 a encore plus de chance d'être mis en service dans les délais annoncés.

**Le 15 janvier 2011**

**Jean-Pierre Tiffon  
Garant de la concertation**