

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Concertation préalable
du 6 septembre au 8 octobre 2010

Les Lilas

Romainville

Noisy-le-Sec

Montreuil

Rosny-sous-Bois

Bilan de la concertation

Conseil du STIF 09 février 2011

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



Synthèse



Le STIF a organisé **du 6 septembre au 8 octobre 2010** une concertation sur le prolongement de la ligne 11, sous l'égide d'un garant de la Commission nationale du débat public. Cette concertation avait pour objectifs d'établir l'opportunité du projet, de connaître la position des habitants sur les tracés proposés et d'enrichir le projet par les participations de chacun. La concertation s'est articulée autour de :

- Quatre **réunions publiques** qui ont accueilli près de 550 personnes et permis de recueillir **84 avis** ;
- Trois **rencontres de proximité** qui ont permis au STIF de rencontrer environ 160 personnes et de recueillir **96 avis** écrits ;
- Un **site internet** qui a permis de recueillir **200 avis** ;
- Un **registre** dans chaque commune du prolongement (Les Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois) ainsi qu'un registre de l'Association Montreuilloise des Usagers de Transports Collectifs ont totalisé **85 avis**.

Les participants se sont exprimés sur les thèmes suivants:

L'opportunité de prolonger la ligne 11

Les participants ont exprimé la **nécessité** et leur **impatience** de voir la ligne 11 être prolongée jusqu'à Rosny-Bois-Perrier. Ils mettent en avant l'amélioration des déplacements quotidiens et le désenclavement du territoire. Il y a eu très peu d'opposants au projet. L'horizon de mise en service est jugé trop lointain.

Les tracés proposés

La très grande majorité des participants, dont l'APPL11 regroupant les maires des communes traversées par le prolongement de la ligne 11, a privilégié le **tracé 2**. Les raisons évoquées sont le désenclavement et la desserte du Londeau, un meilleur accès aux lycées ainsi que la desserte des centres commerciaux. Certains participants se sont prononcés en faveur du **tracé 1** ; ils estiment qu'il dessert mieux les habitants et que le métro n'a pas vocation à desservir des espaces commerciaux. Des participants ont proposé de créer une boucle entre le tracé 1 et le tracé 2, et des prolongements au-delà de Rosny-Bois-Perrier.

Le phasage et le financement du projet

La population et les élus **redoutent un phasage**. Pour eux, ce serait une répétition de l'histoire avec un projet qui n'est pas jugé prioritaire. En cas de phasage, la population craint d'attendre « 50 ans » voire de ne jamais avoir la seconde partie du prolongement. Le phasage n'est pas une solution satisfaisante, mais si elle doit être retenue, elle doit s'accompagner d'une mise en service plus rapide et de garanties sur la réalisation de la seconde phase.

Le viaduc

Des habitants se sont prononcés contre le viaduc. Après explications du STIF sur la nécessité d'un tel ouvrage, ils ont demandé qu'un effort d'**insertion** soit fait afin d'éviter une nouvelle gêne visuelle dans un univers urbain déjà chargé. Les habitants craignent une augmentation des **nuisances sonores**. Certains avis considèrent que le viaduc pourrait être un atout pour l'aménagement de ce territoire.

Les stations

Des habitants et les élus de Montreuil demandent que la station **Boissière 2** soit **décalée** plus au Sud. L'emplacement de la station **Liberté** n'est pas jugé légitime pour certains, par rapport à un positionnement sur la Place du 19 Mars 1962 à Romainville. Les habitants demandent l'installation d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques à la station **Mairie des Lilas**.

L'environnement du projet

Le prolongement de la **ligne 9** a été jugé comme étant complémentaire au prolongement de la ligne 11. Certains participants ont demandé le passage en **zone tarifaire 2**. Les participants ont demandé à être plus informés entre la concertation et l'enquête publique.

Le matériel roulant et le passage à cinq voitures par rame

Des participants se sont exprimés sur le matériel roulant et le choix à faire en faveur du fer ou du pneu. Le **passage à 5 voitures par rames** a suscité des questions sur les travaux engendrés et sur la capacité d'absorption du trafic supplémentaire.

Les enseignements du STIF

Les points de convergence

Le STIF a noté **l'impatience des habitants et des acteurs du territoire** sur le prolongement de la ligne 11. Il a pris acte du **choix de la majeure partie des habitants et de l'APPL11 en faveur du tracé 2**.

Le STIF est conscient des enjeux d'**insertion paysagère du viaduc** du tracé 2 et souhaite que cet ouvrage fasse l'objet d'un geste architectural fort afin de le valoriser au mieux ainsi que son environnement.

Le STIF a pris note également des attentes en termes d'accessibilité des stations de la ligne existante.

Afin de répondre aux attentes des participants, le STIF s'engage à donner autant que possible des **informations sur les suites du projet** via le site internet dédié au prolongement de la ligne 11 (www.prolongementligne11est.fr).

Les points de divergence

Le STIF a noté que la population et les élus sont généralement opposés à un phasage. Le STIF rappelle que le **phasage** ne répond pas à la logique du projet de transport, mais à une **logique financière** et à une démarche de **sécurisation**.

La mise en service est jugée trop lointaine par les participants. L'horizon de **mise en service** en 2019 repose sur un **planning volontaire et réaliste**, élaboré à partir des retours d'expérience d'autres prolongements. Le STIF rappelle qu'**en cas de phasage**, le prolongement partiel pourrait être mis en service au mieux **12 à 18 mois** avant l'horizon de mise en service initial.

Si le choix du matériel roulant n'a pas encore été fait, à l'horizon de la mise en service la ligne 11 sera équipée de **matériel roulant à cinq voitures**. Le STIF rappelle que le passage à cinq voitures va permettre d'absorber la hausse du trafic et éviter tout effet de saturation.

Le prolongement ultérieur de la ligne 11 n'a pas été étudié, mais le STIF a prévu dans ses études les mesures nécessaires pour conserver la possibilité de prolonger la ligne 11 au-delà de Rosny-Bois-Perrier.

Le prolongement de la **ligne 9** a été largement abordé lors de la concertation. Le STIF rappelle qu'il est nécessaire d'étudier la faisabilité technique d'un prolongement de la ligne 9 jusqu'à Hôpital et ce dans un cadre d'étude non encore défini aujourd'hui. Le STIF a conscience des attentes relative à l'évolution de la **politique tarifaire**. Il rappelle qu'une étude sur la refonte de la tarification en Île-de-France est en cours.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Concertation préalable
du 6 septembre au 8 octobre 2010

Les Lilas

Romainville

Noisy-le-Sec

Montreuil

Rosny-sous-Bois



Bilan du STIF



SOMMAIRE

INTRODUCTION

LE CONTEXTE DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 DU MÉTRO	3
Le projet	4
Le contexte réglementaire et institutionnel de la concertation.....	6
Les objectifs de la concertation	6

PREMIÈRE PARTIE

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION	7
1.1 LE TERRITOIRE CONCERNÉ	8
1.2 Modalités de diffusion de l'information et des échanges.....	8
1.2.1 Préparer la concertation	8
1.2.2 Annoncer la concertation	9
1.2.3 S'informer	10
1.2.4 Échanger et contribuer	12
1.2.5. La perception de la concertation	13

DEUXIÈME PARTIE

SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS	14
2.1 Méthodologie	15
2.1.1 Méthode.....	15
2.1.2 Objectifs du bilan	15
2.2 Synthèse thématique des avis	15
2.2.1 L'opportunité de prolonger la ligne 11	15
2.2.2 Les tracés	18
2.2.3 Les délais de réalisation	20
2.2.4 Le viaduc	23
2.2.5 Les stations	26
2.2.6. Le matériel roulant et l'exploitation.....	27
2.2.7. Les travaux	29
2.3 L'environnement du projet	29
v2.3.1. La zone tarifaire	29
2.3.2. Les projets de transports collectifs en mode lourd	29
2.3.3. Le réseau de bus et le rabattement	31
2.3.4. Le développement territorial du secteur du prolongement	32

CONCLUSION

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LE STIF	34
Éléments de réflexion restitués lors de la réunion de clôture	36
LEXIQUE	37
ANNEXES	41
Liste des annexes	42

INTRODUCTION

LE CONTEXTE DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 DU MÉTRO

LE PROJET

La ligne 11 du métro a été mise en service en 1935 de Châtelet à Porte des Lilas. Son prolongement à l'est a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique en 1929 pour la portion Porte des Lilas-Fort de Rosny-sous-Bois. Seule la partie Porte des Lilas-Mairie des Lilas sera réalisée en 1937 en raison des événements liés à la Seconde Guerre Mondiale.

Le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 1994 qui met en avant la saturation des réseaux de transports de surface (autoroutes et routes) et le potentiel important de développement urbain de la zone. Le Contrat de Projets État-Région (CPER) de 2000-2006 a alloué des crédits pour des études portant sur l'intérêt et la faisabilité du prolongement. Ces études ont été commanditées par le Conseil général de Seine-Saint-Denis et ont été achevées en 2004 par la RATP.

Le SDRIF adopté en septembre 2008 par le Conseil régional qualifie le territoire desservi par le prolongement comme étant stratégique pour le développement régional. Il prévoit le prolongement de la ligne 11 en deux phases : jusqu'à Montreuil-Hôpital, puis jusqu'à Rosny-sous-Bois.

Le Contrat de Projets État-Région de 2007-2013 prévoit de nouveaux crédits d'études pour le prolongement de la ligne 11. Le Contrat Particulier Région-Département de Seine-Saint-Denis 2009-2013 a prévu la mobilisation de financements et la réalisation d'acquisitions foncières pour le prolongement.

Le projet de prolongement de la ligne 11 est également inscrit au Plan de mobilisation pour les transports de la Région Île-de-France de 2008.

Le territoire du prolongement de la ligne 11 souffre d'un manque de desserte de transports collectifs en mode lourd, pénalisant les habitants et les personnes travaillant dans le secteur. Les difficultés d'accès freinent le développement économique du territoire.

Le projet de prolongement de la ligne 11 s'inscrit enfin dans un projet de développement durable du territoire. Il fait l'objet d'un travail d'articulation dans le cadre de la Charte pour un territoire durable autour du prolongement

de la ligne 11 du métro signée le 13 avril 2010 entre les acteurs du territoire (la Région Île-de-France, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, les villes des Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Paris, Romainville, Rosny-sous-Bois, l'IAU, la CDC, l'EPFIF et le STIF) et pilotée par la Région Île-de-France. Cette charte identifie les enjeux de ce territoire, les axes stratégiques et recense les actions et engagements des différents partenaires.

Le prolongement de la ligne 11 poursuit plusieurs objectifs :

- **encourager** une mobilité durable au sein du territoire desservi et vers les territoires voisins ;
- **desservir** un territoire en développement où les projets d'aménagement sont nombreux (base de loisirs et de plein air de la Corniche des Forts, ZAC des Guillaumes, ZAC Saussaie-Beauclair, ZAC Gabriel Péri, le projet de valorisation des Hauts de Montreuil qui comprend la ZAC Boissière-Acacias...), et ainsi améliorer l'articulation entre les projets de transport structurants et les projets d'aménagement urbain ;
- **créer** un maillage de transport en commun dense et attractif afin d'offrir une alternative à la voiture, notamment par des correspondances avec le tramway T1 et la ligne E du RER.

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

- **relier** la station Mairie des Lilas à la station RER E de Rosny-Bois-Perrier, en desservant au mieux les secteurs les plus animés et les plus denses (le Centre Hospitalier Intercommunal André Grégoire et le secteur de la Boissière) ;
- **réaliser** une correspondance avec le tramway T1 à la station Place Carnot* ;
- **créer** un nouvel atelier de maintenance ;
- **mettre en place** de nouvelles rames et augmenter leur capacité à cinq voitures.

La ligne 11 sera prolongée de 6 kilomètres environ et suivra le cheminement suivant :

- à la station Mairie des Lilas, le prolongement devra passer par l'atelier de maintenance actuel (obligeant sa démolition) et rejoindra la place Carnot. Cette portion comprend deux stations : Liberté* située à la limite communale entre Les Lilas et Romainville et Place Carnot* sur la commune de Romainville ;

* Le nom des stations n'est pas définitif.

- depuis la Place Carnot, le prolongement rejoint le Centre Hospitalier Intercommunal André Grégoire ;
- à partir de la station Hôpital*, le prolongement est réalisable selon deux options :
 - **Tracé 1** : le prolongement suit le Boulevard de la Boissière puis passe sous le Golf et remonte vers Rosny-Bois-Perrier, son terminus. Ce tracé prévoit la création d'une station Boissière 1* entre les stations Hôpital* et Rosny-Bois-Perrier* ;
 - **Tracé 2** : le prolongement suit un tracé plus au Nord en passant par la ruelle Boissière. Il dessert le quartier du Londeau et la zone commerciale de Domus avant son terminus à Rosny-Bois-Perrier. Ce tracé prévoit la création de deux stations entre les stations Hôpital* et Rosny-Bois-Perrier* : Boissière 2* et Londeau-Domus*.

Le tracé 1 comporte cinq nouvelles stations alors que le tracé 2 en compte six. Le tracé 2 implique, en raison de la topographie du site, la réalisation d'un viaduc d'une longueur de 580 mètres sur la portion située entre la station Boissière 2 et l'échangeur A3-A86. Le STIF a estimé un coût d'objectif de 820 millions d'euros hors taxe pour la réalisation des infrastructures

(valeur 2009). Ce coût est identique aux deux tracés. Il comprend la construction du tunnel, des stations et de l'atelier ainsi que du viaduc, le cas échéant. À ce montant s'ajoutent 140 millions d'euros hors taxe pour l'achat du nouveau matériel roulant nécessaire à l'équipement du prolongement.

Le prolongement de la ligne 11 nécessite la construction d'un nouvel atelier dans le secteur du terminus, à proximité de la station Rosny-Bois-Perrier. Afin d'améliorer les capacités de financement du projet, un phasage est envisagé en deux temps. Ce phasage impliquerait, dans un premier temps, une ouverture à l'exploitation commerciale jusqu'à la station Hôpital et la construction d'un atelier sur le territoire de Noisy-le-Sec. Au terme de la seconde phase, la ligne serait ouverte à l'exploitation commerciale jusqu'à Rosny-Bois-Perrier. L'atelier de Noisy-le-Sec conserverait la maintenance lourde du matériel roulant et des positions de garage seraient créées au terminus.

L'achèvement des travaux et la mise en service sont prévus à l'horizon 2019.



* Le nom des stations n'est pas définitif.

LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL DE LA CONCERTATION

Le Conseil du STIF a approuvé le 9 décembre 2009 le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du prolongement à l'est de la ligne 11, et a autorisé la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Suite à la saisine de la CNDP, celle-ci a recommandé au STIF, le 3 février 2010, d'engager une concertation préalable sous l'égide d'un garant, Monsieur Jean-Pierre TIFFON, nommé le 7 avril 2010. Le garant, en charge de la concertation, doit veiller au bon accès à l'information, à l'expression de tous et à la prise en compte de tous les arguments.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation sur le prolongement de la ligne 11 à l'est s'est tenue sur le territoire de cinq communes : Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil, Rosny-sous-Bois. Elle avait pour objectifs de :

- **favoriser** l'expression du public,
- **fournir** une information transparente et la plus pédagogique possible,
- **enrichir** le projet par les participations de chacun.

Le STIF a établi, en accord avec le garant et ses partenaires (la Région, l'État, le Département de Seine-Saint-Denis,

et la RATP) et après échanges avec les cinq communes concernées par le projet, le dispositif de concertation adapté à ces objectifs.

Des études plus détaillées sur le tracé, les stations, les travaux, tenant compte des résultats de la concertation préalable, seront menées par la suite.

Le STIF a informé la CNDP le 22 juillet 2010 par courrier des modalités de concertation (Annexe n° 8), ainsi que les communes concernées par le projet (Annexe n° 6).



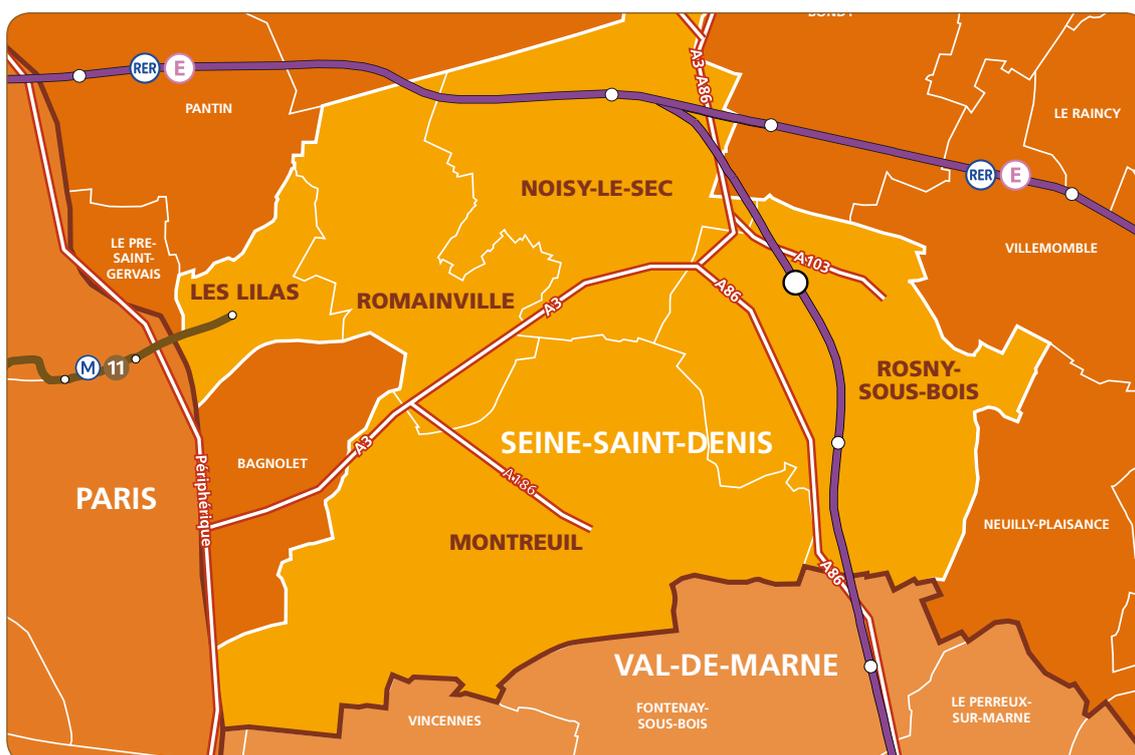
PREMIÈRE PARTIE

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

1.1 LE TERRITOIRE CONCERNÉ

La concertation s'est déroulée sur le territoire des cinq communes concernées par le prolongement de la ligne 11 à l'est : Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec,

Montreuil et Rosny-sous-Bois. Ces communes sont situées dans le sud-est de la Seine-Saint-Denis.



1.2 MODALITÉS DE DIFFUSION DE L'INFORMATION ET DES ÉCHANGES

1.2.1 Préparer la concertation

Afin de préparer la concertation et d'adapter au mieux ses modalités au territoire du prolongement, le STIF a organisé des rencontres avec les élus et ses partenaires. Ces discussions ont eu lieu lors des Comités de concertation et de la Commission de suivi.

La **Commission de suivi** est une instance d'information et de concertation mise en place par le STIF dans le cadre d'un projet de transport. Cette instance regroupe les élus concernés par le projet ainsi que les financeurs (Région, État, Département) et la RATP. Pour le prolongement de la ligne 11 à l'est, la Commission de suivi s'est tenue le 7 juin 2010 et a réuni 17 participants.



Lors de cette Commission de suivi, les conclusions du DOCP du prolongement de la ligne 11 ont été présentées ainsi qu'une synthèse de l'étude de contexte réalisée par EGIS Conseil. Les modalités de concertation ont également été présentées, discutées et affinées afin de trouver les lieux les plus pertinents pour le déroulement des réunions publiques et des rencontres de proximité.

Les conseils municipaux des communes ont ultérieurement pris une délibération donnant avis sur le dispositif de concertation proposé par le STIF.

Le Conseil du STIF a validé les modalités de la concertation le 7 juillet 2010.

1.2.2 Annoncer la concertation

COMMUNIQUÉS DE PRESSE

La concertation a été annoncée dans la presse par un communiqué de presse diffusé par le STIF le 6 septembre 2010 (Annexe n° 9).

CAMPAGNE D'AFFICHAGE

Une campagne d'affichage a été menée dans le réseau de transport en commun de la RATP, les stations de la ligne 11, les stations des lignes en correspondance, sur le réseau municipal des villes concernées. La concertation était également annoncée par les partenaires du STIF : la Région Île-de-France, l'État, le Département de Seine-Saint-Denis.

Des affiches ont été fournies au centre commercial Domus, au Centre Hospitalier Intercommunal André Grégoire et aux commerçants de la route de Paris, du boulevard de la Boissière et de la place Carnot.



Au total, **950 affiches** ont annoncé le début de la concertation, les dates de réunions publiques et des rencontres de proximité. Ces affiches renvoyaient également vers le site Internet et les expositions en mairie, afin que la population puisse s'informer.

SITE INTERNET

www.prolongementligne11est.fr



Un site Internet dédié à la concertation a été mis en place par le STIF dès le 17 juillet 2010. Entre sa mise en ligne et le 8 octobre 2010 (fin de la concertation), le site Internet a reçu **10 880 visites**.

Durant la période de concertation, **du 6 septembre au 8 octobre 2010**, le site Internet a reçu **8 130 visites**.

L'Internet a tenu une place importante dans le dispositif de concertation : plusieurs bannières web du projet ont été reprises sur les sites Internet des collectivités.

La RATP a également annoncé la concertation sur son site web et renvoyé sur le site du projet.

INTERVIEW DU GARANT

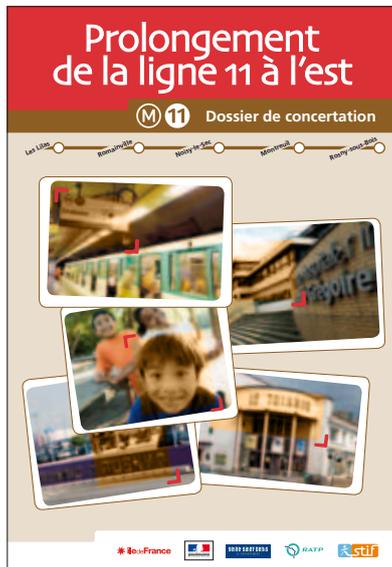
Le garant de la concertation, Jean-Pierre TIFFON a été interrogé aux côtés de Jean-François HELAS au cours d'une interview de trois minutes mise en ligne sur le site Internet du projet afin d'explicitier la vision de la concertation du STIF et celle du garant.

Jean-Pierre TIFFON explique son rôle de garant : garantir la **transparence de l'information** en s'assurant que toutes les informations dont le STIF dispose soient mises à disposition du public. Il veille à ce que tout le monde puisse s'exprimer en toute **égalité**. Le garant précise qu'il reprendra tous les avis dans son rapport de la concertation qui sera communiqué au STIF. Ainsi, le maître d'ouvrage sera informé de toutes les prises de position sur le projet de prolongement de la ligne 11.



1.2.3 S'informer

DOSSIER DE CONCERTATION



Un dossier de concertation a été élaboré par le STIF afin d'informer la population sur le projet. Ce document de 58 pages présente l'opportunité et les objectifs du prolongement, les caractéristiques du projet ainsi que la présentation des deux tracés.

Le dossier de concertation était disponible en mairie, lors des réunions publiques et des rencontres de proximité. Il était également téléchargeable sur le site Internet du projet.

Au total, **3 200 exemplaires** du dossier ont été mis à disposition.

DÉPLIANT

Le dépliant a fourni une information synthétique du projet de prolongement de la ligne 11. Il rappelait brièvement les caractéristiques du projet, les avantages attendus après le prolongement, le calendrier du projet et les dates des réunions publiques et des rencontres de proximité.



Au total, **55 000 dépliant**s ont été distribués. Ils étaient disponibles dans les mairies des cinq communes du prolongement, au STIF, à la Région Île-de-France, auprès de l'État et du Département de Seine-Saint-Denis. Des dépliant ont également été distribués lors des réunions publiques et des rencontres de proximité.

Environ **1 500 dépliant**s ont été distribués aux **commerces** situés sur la route de Paris, le boulevard de la Boissière, et autour de la place Carnot. Des dépliant ont également été mis à disposition du centre commercial Domus et du Centre Hospitalier Intercommunal André Grégoire. **18 000 dépliant**s ont été mis à disposition du public dans les **bus du secteur**.

Enfin, **3 000 dépliant**s ont été distribués aux usagers de la ligne 11 le 2 septembre 2010 (stations Mairie des Lilas, Porte des Lilas, RER E Rosny-Bois-Perrier).

EXPOSITION

Des expositions de **sept panneaux** ont été installées dans les mairies des cinq communes concernées par le prolongement, au STIF et chez ses partenaires qui le souhaitaient (État, Département de Seine-Saint-Denis et RATP). Ces panneaux étaient également présentés lors des réunions publiques et des réunions de proximité. Ils présentent brièvement le projet, les objectifs et les bénéfices attendus, le détail des différents tracés et des stations, les acteurs et le calendrier prévisionnel du projet.

RÉUNIONS PUBLIQUES



Quatre réunions publiques (voir le paragraphe 1.2.4.) ont été organisées et ont fait l'objet d'une présentation du projet de prolongement de la ligne 11 à l'est, à l'aide d'un diaporama projeté en séance. Le STIF, la RATP et les financeurs ont également pu informer le public en répondant aux questions des participants lors des échanges avec la salle.

Sept panneaux d'exposition étaient installés dans les lieux où se déroulaient les réunions. Ces panneaux résumaient le projet, ses objectifs et ses enjeux. Ils permettaient au public d'avoir un éclairage complémentaire sur le prolongement de la ligne 11.

Lors des réunions, les participants avaient également accès aux documents d'informations mis à disposition du public : dossier de concertation et dépliant.

RENCONTRES DE PROXIMITÉ

Trois rencontres de proximité (voir le paragraphe 1.2.4.) ont été organisées afin d'échanger directement avec les futurs usagers du prolongement de la ligne 11.

Ces lieux ont été choisis pour être au plus près des habitants et des futurs usagers. Une équipe composée de représentants du STIF et de la RATP a répondu aux questions des participants en présence du garant. Une exposition de sept panneaux résumant les enjeux du projet et ses principales caractéristiques a été installée lors de chaque rencontre. Des dossiers de concertation et des dépliants ont été mis à disposition.

SITE INTERNET

www.prolongementligne11est.fr

La population a pu accéder à des informations sur le site Internet :

- l'ensemble des documents d'information : dossier de concertation, dépliant, affiche, exposition ;
- les compte-rendus synthétiques des réunions publiques ;
- une présentation détaillée du projet organisée autour de quatre thèmes : les objectifs, les tracés, les bénéfices attendus ainsi que le calendrier et le coût.

PRESSE

La concertation sur le prolongement de la ligne 11 a fait l'objet d'une **publication dans tous les journaux municipaux** ou lettres du Maire des communes concernées (voir Annexe n° 19).

Les communes des Lilas, de Romainville et de Noisy-le-Sec ont toutes consacré une page à la concertation de la ligne 11 dans leur magazine de septembre, présentant une carte du projet comprenant les deux tracés et un article détaillant le dispositif de la concertation.

La ville de Montreuil a consacré un article au prolongement de la ligne 11 dans le magazine municipal du 14 septembre au 27 septembre 2010.

La commune de Rosny-sous-Bois a annoncé la concertation sur la ligne 11 dans la **lettre du Maire** du mois de septembre.

D'autres petits articles ou brèves ont annoncé la concertation sur le prolongement de la ligne 11 dans la presse municipale.

La **presse** a relayé l'information en publiant **16 articles** sur le prolongement de la ligne 11.

Le Parisien a publié plusieurs articles :

- une brève est publiée dans la rubrique « Rail express » le 8 septembre 2010 (édition de Paris) ;
- deux articles, publiés le 9 septembre 2010, annoncent le début de la concertation en présentant les caractéristiques principales du projet ;
- « *Aux Lilas, ils ont tous un avis* » titre le journal le 9 septembre. Cet article reprend différents avis issus de la rencontre de proximité qui a eu lieu au marché des Lilas ;
- une brève du 16 septembre annonce la tenue d'une réunion de l'AMUTC sur le prolongement des lignes 9 et 11 ;
- la troisième réunion publique et la rencontre de proximité étaient annoncées dans un article du 21 septembre.

Les journaux gratuits **Direct Matin Plus** et **20 Minutes** ont tous deux consacré un article au début de la concertation sur le projet de prolongement de la ligne 11 le 7 septembre 2009.

Aujourd'hui en France a annoncé la concertation, le 8 septembre 2010, dans un article intitulé « *Posez vos questions sur le prolongement de la ligne 11* » et a publié, le lendemain, l'un des articles du Parisien paru le 9 septembre 2010².

Le journal **Première Heure** a annoncé le début de la concertation, le 7 septembre dans un article résumant les caractéristiques principales du projet.

À nous Paris a publié un article sur le prolongement de la ligne 11 le 19 septembre 2010.

Dans une interview publiée dans **Écho d'Île-de-France**, le 23 septembre 2010, le Maire de Rosny-sous-Bois **Claude CAPILLON** explique qu'il voit « enfin le bout du tunnel avec l'espoir d'une réalisation vers 2018-2019 »

Sur Internet, les sites **Première Heure** et **Lavieimmo.com** ont annoncé le début de la concertation sur le prolongement de la ligne 11 le 7 septembre 2010 et **Francebtp.com** le 9 septembre 2010.

² Le Parisien et Aujourd'hui en France appartiennent au même groupe de presse, il est donc cohérent qu'ils aient certains articles en commun..

Informations apportées par les acteurs locaux

L'Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs (AMUTC) est une association très active sur la question de l'amélioration du réseau de transport dans les « Hauts » de Montreuil. Elle milite pour le prolongement de la ligne 11 et celui de la ligne 9.

Durant la période de concertation, l'AMUTC a sensibilisé la population à la question du prolongement de la ligne 11. Elle a notamment tenu un **registre** qui a été pris en compte de la même façon que les registres tenus en mairie. Le registre a été présenté lors des rencontres entre l'AMUTC et les habitants concernés par le prolongement : le 15 septembre, le 16 septembre, le 18 septembre, le 21 septembre, le 25 septembre et le 5 octobre 2010.

L'AMUTC a également organisé une **promenade urbaine** afin d'aider les citoyens à visualiser l'emplacement des stations (notamment sur le secteur de la Boissière) et pour voir l'environnement dans lequel s'intégrerait le viaduc prévu dans le cadre du tracé 2.

Enfin, l'AMUTC a fait parvenir au STIF, via le site Internet du projet, un **récapitulatif de tous les avis** qu'elle a entendus ou recueillis.

L'AMUTC s'est par ailleurs entretenue avec le garant de la concertation lors de la troisième rencontre de proximité du 1^{er} octobre 2010 à Montreuil.

Ces réunions ont permis au public d'échanger avec le maître d'ouvrage, les partenaires du projet, les élus et d'exprimer une position sur le prolongement de la ligne 11.

Les réunions ont duré environ 2 heures et rassemblé, chacune, entre **70 et 200 personnes**.

Le calendrier des réunions publiques était le suivant :

- le 7 septembre 2010 à Rosny-sous-Bois (120 personnes),
- le 16 septembre 2010 à Romainville (200 personnes),
- le 21 septembre 2010 à Montreuil (70 personnes),
- le 4 octobre 2010 à Rosny-sous-Bois (150 personnes).

Au total, les réunions publiques ont mobilisé environ **540 personnes**.

Les participants aux réunions publiques qui le souhaitent, ont pu poser des questions par écrit. **27 fiches questions** ont été rédigées par des participants lors des réunions publiques :

- 4 fiches questions lors de la 1^{re} réunion publique,
- 12 fiches questions lors de la 2^e réunion publique,
- 9 fiches questions lors de la 3^e réunion publique,
- 2 fiches questions lors de la 4^e réunion publique.

RENCONTRES DE PROXIMITÉ

Trois rencontres de proximité ont été organisées par le STIF.

Ce dispositif a permis à une équipe projet composée de représentants du STIF, de la RATP et d'un financeur, de rencontrer les futurs usagers au plus près de leur lieu de vie. Les rencontres de proximité ont eu lieu :

- le 8 septembre au marché couvert des Lilas de 9h à 12h,
- le 27 septembre au centre social du Londeau à Noisy-le-Sec de 14h30 à 17h,
- Le 1^{er} octobre sur le marché Fabien à Montreuil de 11h à 14h.

Lors de chaque rencontre, l'exposition présentant le projet était installée sur le stand du STIF et pouvait servir de support aux explications données par le STIF, la RATP ou le financeur aux participants. Les participants ont pu poser des questions, faire des remarques. Ils ont pu déposer un avis dans une urne. Au total, **96 avis écrits** ont été déposés. Environ **160 personnes** ont été rencontrées et plus de **450 dépliant**s distribués.

1.2.4 Échanger et contribuer

RÉUNIONS PUBLIQUES

Quatre réunions publiques ont été organisées.

Le dispositif de concertation tel qu'il a été mis en place est le fruit des échanges entre les différents acteurs du projet lors de la Commission de Suivi.

Aux côtés du STIF, maître d'ouvrage du prolongement, se trouvaient à la tribune des représentants de l'État, de la Région Île-de-France, le Conseil général de Seine-Saint-Denis et la RATP. Chaque réunion a été ouverte par le Maire accueillant la réunion publique dans sa commune. Les réunions ont été animées par le garant de la concertation : Jean-Pierre TIFFON.



REGISTRE DE CONCERTATION

Cinq registres étaient accessibles dans les mairies de chaque commune concernée par le prolongement, du 6 septembre au 8 octobre 2010, aux horaires d'ouverture habituels de chaque mairie. L'AMUTC a également mis en place un registre lors des différentes manifestations qu'elle a organisées (voir encadré page 16).

Au total, **85 avis** ont été déposés sur ces registres.

Communes	Nombre d'avis
Registre des Lilas	40
Registre de Romainville	0*
Registre de Montreuil	24
• Registre de la commune	1
• Registre de l'AMUTC	23
Registre et urne de Noisy-le-Sec	8
Registre de Rosny-sous-Bois	13
TOTAL	85

Comme indiqué dans le tableau ci-dessus, la **municipalité de Noisy-le-Sec** a pris l'initiative de mettre en place une urne afin que les habitants de la commune puissent donner leur avis en Mairie par un autre biais que le registre entre le 6 septembre et le 8 octobre 2010.

SITE INTERNET

Le public avait la possibilité de déposer des avis sur le site Internet du projet. Ce dispositif a permis au plus grand nombre de s'exprimer. En effet, les personnes qui ne pouvaient pas se déplacer aux réunions publiques ou rencontres de proximité, pouvaient rechercher les informations qu'elles souhaitaient et poser directement leurs questions par le biais d'un formulaire.

200 avis ont été déposés sur le site Internet entre le 6 septembre et le 8 octobre 2010.



1.2.5. La perception de la concertation

Une petite dizaine de participants à la concertation a exprimé sa perception de la démarche en se prononçant sur les améliorations à apporter.

Quelques-uns des participants ont remercié le STIF d'avoir permis l'expression de la population concernée par le projet. Plusieurs avis exprimés sur Internet estiment que le site Internet du projet était clair et leur a permis de trouver les informations qu'ils souhaitaient.

Les participants ont jugé la concertation **utile**. Dans l'ensemble, ils regrettent un **manque d'information à la fin de cette période**. Il a été demandé en réunion publique et sur le site Internet que ce dernier reste accessible après le 8 octobre 2010, fin de la concertation préalable, et soit mis à jour dès que possible.

Des participants aux réunions publiques ont regretté que les élus « monopolisent la parole », ne donnant pas, en conséquence, toute leur place aux citoyens qui ne bénéficient pas d'autre tribune d'expression.

* Dans les premiers jours de la concertation, le registre de la commune de Romainville a été volé. Un nouveau registre a été mis en place en Mairie, mais celui-ci n'a reçu aucun avis.

DEUXIÈME PARTIE

SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS



2.1 MÉTHODOLOGIE

2.1.1 Méthode

La compréhension du bilan et de sa construction nécessite d'expliquer la méthode et les sources utilisées pour la synthèse des avis.

Le bilan est une analyse qualitative des différentes contributions au débat :

- avis exprimés oralement lors des réunions publiques,
- fiches questions écrites en réunions publiques,
- avis rédigés dans les registres disponibles en mairie,
- avis déposés dans les urnes lors des rencontres de proximité,
- contributions sur le site Internet.

Cette partie du bilan retrace essentiellement les avis du public – plus de 470 avis – et les répartit selon les grandes thématiques auxquels ils font référence.

Lorsque cela apparaît nécessaire, des éléments de réponse fournis par le maître d'ouvrage sont repris dans un encadré, sachant que des réponses plus précises se trouvent dans les compte-rendus de réunions en Annexe n° 17.

La parole du public, elle, n'a pas été personnalisée.

2.1.2 Objectifs du bilan

Ce bilan poursuit plusieurs objectifs, il doit :

- **rendre** compte de la participation de chacun,
- **informer** sur les enseignements de la concertation et ainsi enrichir le projet,
- **constituer** un outil d'aide à la décision pour le Conseil du STIF sur les suites à donner au projet.

2.2 SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS

2.2.1 L'opportunité de prolonger la ligne 11

UN PROJET ATTENDU AVEC IMPATIENCE

Spontanément, les participants aux réunions publiques et aux rencontres de proximité, ainsi que les internautes rappellent qu'ils attendent ce prolongement depuis longtemps : « *On attend le prolongement depuis plus de 40 ans* » ; « *c'est une grande nécessité, cela aurait dû être fait depuis longtemps* ».

Une habitante de Romainville « *très concernée par ce projet, [...] en entend parler depuis 50 ans* ». La ligne 11 est comparée à l'Arlésienne : « *l'Arlésienne ! 8 ans que j'attends* ».

Corinne VALLS, Maire de Romainville et Vice-présidente du Conseil général de Seine-Saint-Denis, a indiqué que la première délibération du Conseil

municipal de Romainville demandant le prolongement de la ligne 11 a été adoptée en décembre 1900.

Lors des rencontres de proximité, de nombreux habitants ont expliqué qu'ils avaient emménagé dans le territoire quelques années auparavant pour profiter de l'opportunité du prolongement de la ligne 11 : « *Je suis arrivée aux Lilas en 1976 et déjà on parlait de ce projet. Et enfin, nous y voilà* ». Cependant, ils attendent toujours le prolongement qu'ils perçoivent parfois comme une chimère.

Le prolongement de la ligne 11 est attendu avec impatience par les habitants du secteur concerné, l'urgence du projet a été très fortement revendiquée. En effet, de nombreux habitants du territoire doivent aujourd'hui prendre au minimum un bus pour se rendre à une station de transport collectif lourd (RER, métro ou tramway).



Lors des rencontres de proximité, il est apparu que les participants ne comprenaient pas pourquoi la ligne 11 n'a pas été prolongée avant.

Le STIF comprend l'impatience des habitants et des acteurs du territoire pour le prolongement de la ligne 11 qui a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique en 1929 jusqu'au fort de Rosny mais qui n'a été réalisé que jusqu'à Mairie des Lilas en 1937. L'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 (APPL11) a joué un rôle important dans la réactualisation de la nécessité d'un prolongement ainsi que le Conseil général de Seine-Saint-Denis qui, dès 2004, a lancé une pré-étude du prolongement de la ligne 11. Suite à la qualification du territoire comme « zone stratégique » dans le projet de SDRIF élaboré par la Région Île-de-France en 2008 et à la relance des études sur le prolongement de la ligne 11 par le STIF, le projet de prolongement est, désormais, clairement identifié. Il est mené selon les procédures nécessaires à la mise en œuvre d'un projet de transport public en Île-de-France qui garantissent d'une part, le bon avancement de celui-ci et d'autre part, la préparation des étapes ultérieures nécessaires.

Le projet de prolongement de la ligne 11 est, par ailleurs, inscrit en phase 1 (prolongement jusqu'à Montreuil-Hôpital) et en phase 2 (prolongement jusqu'à Rosny-Bois-Perrier) dans le projet de SDRIF adopté par le Conseil régional en septembre 2008. Il fait également partie du Plan de mobilisation des transports d'Île-de-France de juin 2008.

Le prolongement du métro est perçu très favorablement

Le prolongement de la ligne 11 est très consensuel. Les habitants du secteur attendent le métro jusqu'à Rosny-sous-Bois pour simplifier leurs déplacements quotidiens, leurs loisirs et accéder plus facilement à toute la région Île-de-France. Un habitant des Lilas affirme que la population « a besoin de la ligne 11 ». Nombreuses sont les personnes qui expriment leur soutien sur les registres et lors des rencontres de proximité en indiquant simplement qu'elles sont favorables au prolongement : « je suis pour ce projet à 100 % ». Le projet est jugé « indispensable ».



³ Aujourd'hui, l'intersection entre les communes de Montreuil, Romainville, Noisy-le-Sec autour de la place Carnot et Mairie des Lilas suivant les axes de la rue Anatole France, l'avenue de Verdun, le boulevard Henri Barbusse, la rue de la République et l'avenue Pierre Kerautret est très problématique : la desserte routière y est très difficile. Les embouteillages bloquent très fréquemment les bus. Cette habitante espère qu'avec le métro, il y aura moins de voitures en circulation sur cette zone.

L'amélioration des déplacements plaide très en faveur du prolongement : « cela [va] soulager la ville des Lilas par rapport aux 3 communes »³, « c'est une avancée très positive pour les liaisons Paris/banlieue ». Beaucoup d'avis exprimés expliquent que leurs déplacements quotidiens seront facilités :

« je me rends souvent à Rosny [...], ce prolongement me permettrait de gagner du temps, [car je fais] pas mal de détours pour rejoindre ma destination », « c'est très bien car les [trajets en] bus sont très longs ».

Une habitante de Rosny-sous-Bois explique qu'elle avait le sentiment que les lignes de métro se développaient plutôt sur les axes Nord/Sud. Elle se réjouit du prolongement qui va « favoriser le déplacement de millions de personnes et contribuera, à terme, à désenclaver des cités ».

Le **désenclavement** du territoire a été un thème fréquemment évoqué lors de la rencontre de proximité au centre social du Londeau ainsi que dans les avis des habitants de la Boissière. En effet, ces personnes se sentent éloignées des modes de transports lourds et sont ravies qu'une station de métro se situe à proximité de leur quartier.

Le projet ne fait pas l'objet d'une opposition vive et marquée. Seuls quelques avis s'opposent au prolongement, notamment des usagers de la ligne 11 dans sa partie parisienne. Cette problématique sera traitée dans un paragraphe ultérieur.

Pour une habitante des Lilas, le prolongement de la ligne 11 aurait pour conséquence de « brasser une population plus conséquente ». Elle s'inquiète de ne plus pouvoir s'asseoir à partir de la station Mairie des Lilas après le prolongement de la ligne.

Selon un habitant des Lilas, « le rapport entre le coût et le service rendu est trop élevé. » Il propose la création de lignes de bus en site propre à Romainville et ainsi d'investir les sommes non utilisées pour le projet de prolongement dans d'autres projets plus importants.

Enfin, un internaute estime que le prolongement de la ligne 11 va contribuer à densifier à outrance Romainville en créant des barres d'immeubles.

Un horizon de mise en service trop lointain

Si l'opportunité du prolongement n'est pas à démontrer pour les élus et les habitants, **l'horizon de mise en service est jugé trop lointain** : « *une mise en service pour 2019, c'est trop loin !* », « *neuf ans⁴ c'est trop long, d'autant plus qu'il y aura peut être des retards* », « *2019 paraît quand même très loin* », « *le temps pour la mise en service est un peu long* ».

Certaines personnes demandent un effort de calendrier : « *si la partie travaux ne peut pas être réduite, ne peut-on gagner, sans sous-estimer sa nécessité, au moins quelques mois sur la phase étude et concertation ?* », demande un habitant de Rosny-sous-Bois.

Le STIF rappelle qu'il a pleinement conscience de l'attente très forte qui existe autour du prolongement de la ligne 11. Le calendrier présenté prévoit l'ensemble des procédures nécessaires à la réalisation d'un projet de transport ; lesquelles garantissent la définition d'un projet par étapes successives et d'un programme cohérent par rapport aux besoins du territoire et aux financements disponibles. Ainsi, les différentes étapes du calendrier du projet respectent la législation en vigueur, laquelle s'impose obligatoirement ; notamment, les procédures relatives à la concertation préalable et l'enquête publique, ainsi que les études d'impact environnemental.

Par ailleurs, le calendrier des études et celui de la construction sont cohérents avec les retours d'expérience des projets de prolongement de métro en Île-de-France. En effet, les projets de prolongement de ligne sont plus complexes que la création de nouvelles lignes car il est nécessaire de minimiser l'impact du prolongement sur l'exploitation commerciale de la ligne existante pendant la phase des travaux.

Enfin, le projet de prolongement de la ligne 11 présente une particularité spécifique liée à la connexion entre le prolongement et la ligne existante qui doit se faire au travers de l'atelier de maintenance. Cela a pour conséquence d'allonger les délais de construction.

Certains habitants font part de leur incompréhension concernant l'horizon de mise en service car selon eux « *le tunnel est déjà creusé jusqu'à la place Carnot* ». Lors de la réunion publique du 21 septembre 2010, un habitant de Montreuil a soulevé cette question, indiquant que « *les tunnels [sont] déjà construits et qu'il ne reste plus qu'à les aménager* ».

Le STIF souligne que le tunnel existant au delà de la station Mairie des Lilas sert à garer les rames en fin de service et contient l'atelier des Lilas. Le STIF précise que ce tunnel ne va pas au-delà de l'intersection formée par le boulevard du maréchal Leclerc de Hautecloque et la rue de la Croix de l'Épinette aux Lilas, marqué en cela par l'édicule* de sortie de l'escalier et de l'ascenseur du dit-atelier. En conséquence, la construction d'un tunnel est nécessaire jusqu'à la place Carnot et au-delà de cette zone pour la réalisation du projet.

La crainte de la saturation de la ligne

Plusieurs contributions montrent que les usagers craignent la saturation de la ligne 11 une fois son prolongement réalisé : « *la ligne 11 est déjà saturée* » estime un habitant de Paris. Il poursuit ainsi : « *prolonger la ligne 11 sans étudier ce problème de saturation conduirait à reproduire la même erreur que sur la ligne 13* », « *à 8h30 au métro Télégraphe, les wagons sont pleins. La ligne 11 est déjà bondée avec une fréquence déjà très soutenue* ». Le prolongement ne doit pas « *avoir d'impacts négatifs pour les utilisateurs actuels : rames bondées du fait du trafic supplémentaire* », « *les usagers parisiens seront-ils contraints de suivre le tracé de la ligne 11 à pied, faute de place aux heures de pointe ?* ».

Deux avis Internet exprimés par des habitants parisiens se prononcent contre le prolongement. Ces participants semblent également craindre une saturation de la ligne et une dégradation de la qualité de service à la suite de son prolongement.

⁴ L'horizon de mise en service est prévu en 2019.

* Petite construction isolée dans l'espace public.

Le STIF a pleinement conscience des enjeux de qualité de service, notamment à travers l'exemple de la situation actuelle de la ligne 13. Le maintien de la qualité de service a donc constitué une préoccupation majeure lors de la réalisation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de prolongement à l'est de la ligne 11 du métro.

Une augmentation de la capacité des rames est prévue dans le projet de prolongement afin d'anticiper des effets de saturation. Les quais des stations existantes de la ligne 11, d'une longueur de 75 mètres, permettent le passage de quatre (nombre actuel) à cinq voitures par rame.

Ce passage à cinq voitures par rame est rendu possible par la création, dans le cadre du prolongement, d'un nouvel atelier. En effet, l'atelier actuel ne peut être agrandi et limite, aujourd'hui, la longueur des rames à quatre voitures.

Les prévisions de trafic, réalisées par le STIF, ont montré qu'en conservant la fréquence actuelle d'une 1mn 45s et en la conjuguant aux nouvelles rames plus capacitaires, l'offre mise en place à l'heure de pointe serait suffisante pour accueillir l'ensemble des voyageurs, avec 19 800 places offertes à l'heure de pointe pour 17 500 voyageurs sur le tronçon le plus chargé (Goncourt-République). Cette capacité serait également suffisante à l'horizon 2030 en tenant compte du fort accroissement de l'emploi et de la démographie attendu.

2.2.2 Les tracés

LA PRÉDOMINANCE DU TRACÉ 2 PAR RAPPORT AU TRACÉ 1

Les avis exprimés en faveur d'un seul tracé ont très largement plébiscité le tracé 2 : « favorable au tracé 2 », « pour le tracé 2 », « résolument pour le tracé 2 [...] permettant de desservir à la fois un centre commercial et une zone d'habitation en devenir ». Le tracé 2 est jugé « le plus intéressant ». « Le tracé 2 permet de relier des sites de nature différente et d'apporter un service supplémentaire à la population » explique une contribution sur Internet.

TROIS ENJEUX PRINCIPAUX SONT RATTACHÉS AU TRACÉ 2

- **La desserte et le désenclavement du quartier du Londeau** : le tracé 2 permet de desservir le quartier du

Londeau via la station Londeau-Domus. Il « présente un intérêt certain pour la ville de Noisy-le-Sec grâce à la desserte du quartier du Londeau actuellement très enclavé et mal desservi ». Les habitants du Londeau attendent le désenclavement de leur quartier, qui leur permettrait d'être « enfin reliés à Paris-centre », de ne plus avoir à utiliser obligatoirement la voiture pour « aller au travail, faire les courses et permettre aux jeunes d'aller à l'université », de « rapprocher [le quartier] des autres villes ». L'arrivée du métro sur ce secteur contribuera à accompagner et à valoriser l'action menée par l'ANRU sur le quartier du Londeau.

- **Un meilleur accès aux lycées** : sur le secteur du Londeau se trouvent deux lycées et un collège accueillant de nombreux élèves originaires des Lilas et de Romainville. Ainsi : « le tracé 2 permettrait aux élèves et collégiens scolarisés au Londeau de se déplacer plus facilement et à moindre coût », les lycéens mettent parfois une heure pour effectuer le trajet entre leur domicile et leur lieu d'étude en raison des correspondances à réaliser.

Jacques CHAMPION, conseiller municipal à Romainville explique que « le tracé 2 permettrait à des lycéens de se rendre plus rapidement sur leur lieu d'étude ».

- **La desserte des centres commerciaux et centres d'activités économiques** : « le tracé 2 semble plus judicieux que le 1 en termes d'emploi et de retombées économiques ». Le tracé 2 est souvent dénommé « tracé passant par Domus » ; ce qui montre que les participants souhaitent accéder au centre commercial en métro : « je préfère l'option qui passe par Domus », « le tracé 2 est le plus intéressant [...] pour accéder au centre commercial qui n'est desservi que par le bus 102 ». La station Londeau-Domus est, par ailleurs, perçue comme une réelle alternative à la voiture pour accéder à la zone commerciale de Domus : « n'ayant pas de voiture, je préfère l'option qui passe par Domus ». Les habitants du secteur attendent avec l'arrivée du métro une diminution du trafic automobile sur le secteur : « l'accès au centre commercial Domus se retrouve complètement engorgé les week-ends, le tracé 2 préconisant un arrêt à Domus est une bonne chose ».

Le **Maire de Noisy-le-Sec, Alda PEREIRA LEMAITRE** rappelle que le quartier du Londeau a été totalement paralysé pendant la période de Noël à cause de l'afflux automobile vers Domus. Le prolongement de la ligne 11 doit permettre d'offrir une alternative au « tout voiture ».



Tous les élus des communes concernées par le prolongement et membres de l'APPL11 (Association pour le prolongement de la ligne 11) ont choisi de soutenir le tracé 2.

Pour **Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois** «*le tracé 2 anticipe le développement du territoire*», **Alda PEREIRA LEMAITRE, Maire de Noisy-le-Sec**, estime que «*le tracé 2 permettrait de desservir le quartier Renardière-Boissière et le quartier du Londeau [et] permettrait de réduire les temps de transport pour les lycéens*».

Pour beaucoup de personnes en faveur du tracé 1, «*le métro a vocation à aider les personnes à se déplacer plutôt que de réaliser un plan commercial*», la création d'une station pour desservir les zones commerciales n'est pas nécessaire car elles seront desservies par les stations Boissière et Rosny-Bois-Perrier situées à proximité. Le tracé 1 dessert «*le plus de riverains*» et semble plus opportun pour certains. Pour d'autres, «*le tracé 1 semble plus fonctionnel*».

Le STIF souligne que le tracé 1 avait été identifié lors d'une étude menée en 2004 par la RATP pour le compte du Conseil général de Seine-Saint-Denis. Le tracé 2 a été identifié lors de l'élaboration du DOCP, mettant en avant la possibilité de desservir avec une station supplémentaire le quartier du Londeau qui est une zone en forte recomposition urbaine ainsi que le centre commercial Domus et ses alentours. Le STIF rappelle que ces deux tracés ont été élaborés selon un calendrier et un budget similaires.

Afin de respecter au mieux les attentes démocratiques relatives à la concertation, le STIF a souhaité présenter les deux tracés lors de la concertation préalable au projet de prolongement de la ligne 11 aux acteurs du territoire afin de recueillir leur opinion et ainsi orienter le projet en fonction du tracé ayant reçu le plus d'adhésion.

Le STIF rappelle que la présentation des deux tracés constitue un enjeu majeur de cette concertation, les projets de prolongement de métro portés récemment à la concertation s'appuyant généralement sur un seul tracé.

Le STIF prend acte de la préférence exprimée par la majorité des participants et des acteurs du territoire en faveur du tracé 2.

SUGGESTIONS POUR D'AUTRES TRACÉS ET POUR LE FUTUR PROLONGEMENT

Des participants sont allés au-delà des deux propositions de tracé du STIF, certains ont proposé des tracés

alternatifs et ont souhaité que des prolongements futurs soient prévus. Plusieurs contributions ont proposé au STIF de :

- **créer une boucle entre tracé 1 et tracé 2 dénommée «tracé 1bis»** pour que le tracé 1 se poursuive après Rosny-Bois-Perrier vers la station Londeau Domus. Cette proposition a «*l'avantage de desservir tout le trajet en souterrain*». **Pierre-Olivier CAREL, conseiller municipal à Rosny-sous-Bois**, a proposé cette solution lors de la réunion publique de Domus à Rosny-sous-Bois le 7 septembre 2010. Pour rendre ce tracé possible, plusieurs contributions proposent que soit créé un monotunnel «*Comme sur la ligne 7 bis entre Botzaris et Pré Saint Gervais*». Les partisans de cette proposition ont demandé s'il était «*possible de chiffrer et d'étudier une solution tracé 1 [incluant un] prolongement à la station Londeau-Domus*». Une habitante des Lilas demande si «*la ligne [peut être] double c'est-à-dire garder les deux tracés*» ;
- **prolonger vers Bondy** : un habitant de Montreuil interroge le STIF sur la possibilité de prolonger la ligne 11 au-delà de Rosny-Bois-Perrier et plus précisément vers Bondy afin de permettre un maillage avec «*la branche Chelles du RER E et le T4 qui a son terminus à Bondy*». Il demande que des mesures conservatoires soient prises pour permettre un prolongement ultérieur ;
- **prolonger vers Rosny centre** : afin de prolonger la ligne 11 plus au cœur de la commune de Rosny-sous-Bois, il est proposé de créer une station à l'intersection de l'avenue du Général de Gaulle et de l'avenue Gabriel Péri. Il est souhaité que le centre de Rosny soit davantage desservi avec «*une station plus au sud de Rosny-Bois-Perrier*». Cette station ou un prolongement devrait permettre d'accéder aux équipements publics : «*crèches, médiathèques, collèges / lycées, équipements sportifs, hôpital, CAF*» ;
- **prolonger vers Val de Fontenay** : l'Association pour le développement des transports collectifs dans l'Est-Parisien demande que la possibilité de créer un futur raccordement vers Val de Fontenay depuis Rosny-Bois-Perrier soit maintenue. En effet, le secteur du Val de Fontenay est riche de projets de transport et un prolongement futur permettra d'améliorer encore davantage la possibilité de correspondances sur la ligne 11 et le maillage du territoire.



Le STIF précise que la future station du prolongement à Rosny-Bois-Perrier, dans le cadre des deux tracés, a été étudiée et pourra être positionnée en profondeur de manière à rendre possible un prolongement ultérieur au-delà des voies de la ligne E du RER. Ce dernier n'a, à ce stade, pas encore été étudié, il est donc difficile de se prononcer sur l'opportunité des prolongements vers Bondy ou Val de Fontenay.

Le STIF souligne que la création d'une station sur le tracé 1 à hauteur du boulevard Général de Gaulle dans le territoire de la commune de Rosny-sous-Bois n'a pas été retenue pour deux raisons : l'attractivité de cette station serait amoindrie par la présence de la station RER E Rosny-Bois-Perrier et son périmètre d'influence contiendrait des espaces peu urbanisés comme le Golf de Rosny-sous-Bois.

Dans le cas du tracé 1, la jonction vers Londeau-Domus via une boucle au-delà de la station RER E Rosny-Bois-Perrier pénaliserait les habitants du quartier du Londeau en termes de temps de parcours vers les autres stations de la ligne 11. Par ailleurs, cela condamnerait toute possibilité d'extension ultérieure évoquée, à moins d'abandonner cette boucle et par là même, la station Londeau-Domus.

Un habitant de Paris pense que l'avenir n'est pas au métro qu'il juge « *obsolète* », mais plutôt au tramway. Il propose plusieurs solutions permettant de remplacer le prolongement de la ligne 11 qui « *ne concerne qu'une demi-dizaine de communes* » :

- la « *prolongation du tramway de la place Carnot de Romainville jusque dans Paris* ». Il indique qu'il faut « *amplifier les relations de banlieue à banlieue au travers de l'agglomération parisienne* » ;
- le prolongement des lignes de bus de Paris vers la banlieue comme l'ex « *57 limité près de la porte de Bagnolet ou le 76 qui s'arrête inopportunément au cimetière* » ;
- le prolongement des bus « de banlieue » vers le cœur de Paris.

Le STIF souhaite rappeler que le choix du mode de transport (bus à haut niveau de service, tramway, métro, fer lourd), se fait en fonction des trafics potentiels et de la capacité de chacun de ces modes à s'adapter aux flux attendus.

Les prévisions de trafic ont indiqué que les flux seraient de l'ordre de 7000 voyageurs à l'heure de pointe en direction de Châtelet entre les stations Liberté et Mairie des Lilas dès l'ouverture en 2019 ; notamment, en raison des correspondances avec le tramway T1 à la station Place Carnot. La capacité maximale recommandée par le CERTU⁴ pour un tramway étant de l'ordre de 5500 voyageurs par heure, il est apparu préférable d'opter pour le mode métro pour ne pas aboutir à un système de transport sous-dimensionné dès son ouverture.

Le STIF rappelle enfin que le réseau de bus sera modifié pour s'adapter au prolongement de la ligne 11 à l'aide de rabattements sur les stations de métro et en confiant aux bus des dessertes complémentaires à celle réalisée par la ligne 11 prolongée pour desservir au mieux le territoire.

2.2.3 Les délais de réalisation

Les délais de réalisation ont suscité de nombreuses réactions lors des réunions publiques et sur Internet.

LE PHASAGE : UNE CRAINTE EN PARTIE LIÉE À L'HISTOIRE DE LA LIGNE 11

En 1929, une Déclaration d'Utilité Publique prévoyait que la ligne 11 soit prolongée jusqu'au Fort de Rosny-sous-Bois. Le prolongement au-delà de la Porte des Lilas ne sera réalisé que jusqu'à la Mairie des Lilas, en 1937. Depuis, les habitants du territoire attendent le prolongement de la ligne 11.

La majorité des participants s'est prononcée **contre le phasage** : « *je suis contre le phasage* », « *prolongement sans phasage* », il ne faut pas « *fractionner les travaux en 2 phases, mais tout faire en une fois* », il faut faire le « *tracé d'un bout à l'autre en une seule fois* ». La population attend ce prolongement depuis tellement longtemps qu'elle ne veut pas prendre le risque de voir la seconde phase se faire avec plusieurs années de décalage par rapport à la première phase ; avec un phasage « *on va perdre 50 ans* ».

⁴ Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU) produit de nombreuses normes et recommandations dans ces domaines de compétences. Il dépend du Ministère de l'écologie et du développement durable.

Pis encore, elle craint qu'en cas de phasage, la seconde phase ne voit jamais le jour et que la suite du prolongement soit enterrée : *« je suis contre le phasage qui va bloquer le prolongement de la ligne pendant des décennies »*.

Les municipalités **membres de l'APPL11** se sont toutes prononcées contre le phasage. Le **Maire de Rosny-sous-Bois, Claude CAPILLON**, et un de ses adjoints, Claude SCHMIERER, souhaitent que le prolongement soit réalisé en une seule phase afin de maximiser sa rentabilité, qui se fait en grande partie entre Hôpital et Rosny-sous-Bois et grâce à la connexion avec le RER E.

Dominique VOYNET, Maire de Montreuil, a estimé que le phasage du projet implique le *« risque considérable qu'on en reste à la première phase et qu'on ne réponde jamais à la demande des habitants de la Boissière ou du Londeau si on saucissonne »*.

Le STIF souligne que le phasage est étudié pour des questions financières et non pour des questions techniques. Le phasage permet, en effet, de dégager des marges de manœuvre sur d'éventuelles difficultés financières qui pourraient entraver le démarrage des travaux.

Le STIF rappelle que le montant relatif à la partie infrastructure s'élève à 820 millions d'euros dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 11. Il s'agit ainsi d'adapter la réalisation du projet aux capacités de financement des partenaires.

Enfin, la question du phasage doit être vue comme une démarche permettant de sécuriser la réalisation du projet afin que le territoire bénéficie de ses avantages le plus rapidement possible.

Les financeurs indiquent qu'il est pertinent d'étudier la question du phasage en amont afin d'éviter un retard de calendrier qu'engendrerait la reprise des études en cours de réalisation si les financements s'avèrent plus limités que prévus.

AUTRES OPPOSITIONS SOULEVÉES PAR LA QUESTION DU PHASAGE

Un prolongement en une seule phase réduirait *« les nuisances de la phase de construction »*, qui, de ce fait, n'impacteraient la vie quotidienne qu'une seule fois plutôt que deux.

Plusieurs Noiséens se sont exprimés contre le phasage, car ils habitent sur le site identifié pour l'installation de l'atelier de maintenance à l'issue de la première phase. Une habitante du secteur déplore l'absence d'informations relatives à cette installation et demande que des précisions soient apportées *« pour pouvoir faire des projets »*. Les habitants du boulevard Salengro souhaitent savoir ce qu'ils vont devenir. Une autre habitante de Noisy-le-Sec explique qu'il y a un coût financier, mais qu'il ne faut pas non plus oublier le *« coût humain »*.

L'enquête publique permettra aux habitants de s'informer de manière détaillée sur l'ensemble du projet. Le STIF souligne que le projet se situe pour le moment à un stade très en amont, et qu'il peut encore largement évoluer. Son périmètre foncier, notamment, sera précisé lors de la réalisation du Schéma de principe qui servira à constituer le dossier d'enquête publique. Ce n'est qu'à cette étape du projet que le STIF pourra indiquer les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.

Le STIF exprime son souhait de minimiser les impacts du projet sur les habitants du territoire et tiendra compte de cette préoccupation tout au long des études du Schéma de principe.

PHASAGE ET FINANCEMENT

Certains se sont prononcés contre le phasage en raison des surcoûts engendrés. *« Le coût du projet augmentera car il obligera à créer deux ateliers de maintenance »*. En effet, si le prolongement est phasé, il faudra créer un atelier à Noisy-le-Sec et un tunnel de raccordement à cet atelier, les garages des trains étant dans l'arrière gare. Une fois le prolongement réalisé, l'atelier de Noisy est maintenu, il faut créer un site de remisage en bout de ligne ainsi qu'un atelier de maintenance de proximité. Sans phasage, il faut créer un site de remisage ainsi qu'un atelier de maintenance complet. Une habitante de Rosny-sous-Bois demande quel est *« l'intérêt financier de faire un atelier provisoire de maintenance »*. Elle précise que *« l'argent dépensé pour ces installations et le temps perdu à leur réalisation seraient mieux utilisés pour une livraison plus rapide de la totalité du projet »*. Dans le cas d'un prolongement, il y aurait *« un coût supplémentaire, alors qu'à terme, cette ligne serait malgré tout prolongée jusqu'à Rosny-Bois-Perrier »*.



Une habitante de Romainville demande si à trop vouloir faire le prolongement en une phase, on ne condamne pas le prolongement en entier, faute de financements.

L'AMUTC a étudié les coûts du projet avec précision et indique que le coût de revient de l'opération est «*supérieur à 50%*» comparé à des opérations de même type. Des membres de l'association AMUTC ont également relevé un coût d'opération supérieur à ce qui est habituellement observé.

Le STIF précise que le surcoût en cas de phasage est lié principalement à la réalisation d'un atelier supplémentaire sur le territoire de Noisy-le-Sec ainsi que d'un tunnel de raccordement (quatre cent mètres environ) à la ligne commercialement exploitée. Le STIF indique que les solutions alternatives permettant de minimiser ce surcoût seront recherchées durant les études de Schéma de principe.

Dans le cas d'un phasage, le STIF indique que l'atelier de Noisy-le-Sec avec ses équipements de maintenance seraient conservés et que des positions de garage seraient créées à Rosny-sous-Bois.

Le STIF souligne que l'ensemble des coûts de ce projet sont expertisés, comme l'ensemble des autres projets de prolongement de métro et de transports publics en Île-de-France. L'estimation des coûts du prolongement de la ligne 11, qui tient compte de la construction d'un atelier de maintenance, est cohérente par rapport aux coûts constatés sur d'autres projets de prolongement.

De nombreux participants ont exprimé la crainte de ne jamais voir aboutir le prolongement de la ligne 11 faute de financements. À l'heure où les pouvoirs publics investissent moins, les habitants s'inquiètent. Ils sont d'autant plus soucieux que sur le territoire de l'Île-de-France, de nombreux projets de transport d'envergure sont en cours ou annoncés, dont Arc Express et le métro du Grand Paris.

Ainsi, il a été demandé à plusieurs reprises que le STIF et les financeurs précisent les arbitrages qui seront fait et les «*priorités qui seront données*» entre, notamment, le tramway T1 et le prolongement de la ligne 11.

Le président de l'association **Vivre Bien à Noisy Sans le Tram** (VBNST) propose que le prolongement du tramway T1 soit gelé afin de financer le prolongement de la ligne 11.

Bien que les habitants comprennent la logique des financeurs, ils estiment avoir trop attendu pour que le prolongement soit phasé.

Pour les élus, il y a aussi un décalage entre l'objectif annoncé de maillage du territoire et un phasage à la station Hôpital qui priverait la ligne 11 de la connexion avec la station Rosny-Bois-Perrier de la ligne E du RER.

Le STIF rappelle que des financements sont déjà mis en œuvre dans le cadre du CPER 2007-2013 à hauteur de dix millions d'euros pour les études et dans le cadre du CPRD 2009-2013 de la Seine-Saint-Denis à hauteur de huit millions d'euros pour des études et des acquisitions foncières.

Lorsque la phase travaux sera abordée grâce aux études de l'avant-projet, leur financement sera étudié par les partenaires financiers et organisé sous la forme d'une convention de financement spécifique.

Le STIF souhaite souligner que le financement du projet de prolongement de la ligne 11 ne se fait pas au détriment des autres projets de transport du territoire comme l'extension du tramway T1 à Val de Fontenay ou Arc Express.

Ces projets ne sont pas concurrents entre eux mais, au contraire, complémentaires. Ils sont, par ailleurs, inscrits dans le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France.

LE PHASAGE : UNE MISE EN SERVICE PLUS RAPIDE ?

Une majorité de participants est opposée au phasage. Toutefois, certains d'entre eux se sont dit prêts à revoir leur position si le phasage permet une **mise en service** de la phase 1 **avant 2019** : «*oui au phasage dès 2015*», «*le phasage nous permettra d'obtenir plus rapidement un accès simplifié à l'Hôpital Intercommunal*».

En cas de phasage, «*les habitants les plus proches de la Mairie des Lilas pourraient commencer à jouir de ce prolongement avant ce délai de 9 ans*». Une habitante de Montreuil demande si «*en cas de phasage, la station Hôpital pourrait être desservie en 2017*».



Le phasage apparaît pour certains comme une alternative qui n'est peut-être pas si mauvaise car elle « *permettrait de raccourcir les temps de transports pour les habitants de Romainville et de Montreuil, mais aussi pour les autres* » qui réduisent leur temps de parcours effectué en bus. Un habitant de Paris se prononce en faveur du phasage car il permet aux habitants de « *Romainville et Noisy-le-Sec d'être connectés rapidement sur Paris par une ligne de métro. 2019 c'est long, très long !* ».

Pour les participants favorables au phasage, ce dernier est jugé acceptable s'il permet d'avancer l'horizon de mise en service.

L'HORIZON DE MISE EN SERVICE JUGÉ TROP LOINTAIN

Le prolongement de la ligne 11 est un projet très attendu par les habitants du secteur, parfois depuis près de cinquante ans. Une mise en service prévue à l'horizon 2019 leur semble trop tardive, pour un territoire en mal de transports lourds : « *2019 paraît quand même très loin* », « *2019 !! C'est trop long* », « *attendre encore neuf ans la concrétisation d'un projet aussi structurant, c'est impensable* ». Face à cette nouvelle attente, certains habitants demandent si « *trois ans d'enquête publique avant le début des travaux* » sont réellement nécessaires, « *encore quatre ans de paperasse et d'études* ». Un habitant de Rosny-sous-Bois comprend que la phase travaux ne soit pas compressible, mais souhaite que « *sans sous-estimer l'importance des études et de la concertation [...] cette période soit diminuée* » autant que possible. Une habitante de Romainville demande que la mise en service se fasse « *progressivement en fonction des travaux déjà réalisés* ».

Du fait d'un retard important pris par les travaux du tramway T1, relativement au calendrier annoncé lors de la concertation, et d'une forte attente du prolongement de la ligne 11, les habitants se montrent méfiants et presque sceptiques quant à la réalisation du projet.

Le STIF précise que le calendrier prévisionnel du projet s'appuie sur le retour d'expérience des délais observés sur les opérations de prolongement équivalentes en Île-de-France.

La durée des travaux s'explique par l'importance du prolongement de la ligne 11 d'une longueur de près de 6 kilomètres, ce qui équivaut à doubler la longueur actuelle de la ligne.

En cas de phasage, un gain de temps de douze à dix-huit mois est possible car les délais ne sont pas uniquement proportionnels à la longueur de l'ouvrage. En effet, certains délais sont incompressibles et ne peuvent être réduits même en cas de phasage ; notamment, ceux relatifs aux procédures légales à respecter, à la mise en place du tunnelier et au creusement des stations.

Dans les phases antérieures à celle des travaux, le Schéma de principe et l'avant-projet constituent des étapes indispensables à la bonne définition du projet en termes de programme, de coûts et de délais. Elles permettent également de respecter les obligations légales auxquelles sont soumis les projets de transports du STIF, telles que l'enquête publique et l'étude d'impact sur l'environnement. L'enquête publique permet de recueillir les avis des habitants et des acteurs du territoire sur le projet.

2.2.4 Le viaduc

Le tracé 2 comporte une portion aérienne après la station Boissière 2 et jusqu'à l'échangeur autoroutier A3/A86.

L'OPPORTUNITÉ D'ENTERREUR LE VIADUC

Durant la concertation, il a été demandé que cette **portion aérienne** soit enterrée notamment pour limiter les nuisances sonores et visuelles des habitants de Noisy-le-Sec : « *combien cela coûterait d'enterrer le viaduc ?* ».

Gilles GARNIER, conseiller municipal à Noisy-le-Sec explique qu'il est « *nécessaire d'envisager, si possible l'enfouissement du viaduc* », « *il faut exiger un passage en souterrain* ».

Il a été reproché au STIF de ne pas avoir chiffré le « *surcoût lié à l'enterrement du viaduc* ».



Certains habitants ont demandé si « *c'est parce qu'on est dans le 93 qu'on n'a pas enterré directement le viaduc?* ». Durant la concertation, les habitants ont expliqué qu'ils souffrent du manque d'investissements sur le département et considèrent que leur département est « mal-aimé ». Selon certains avis, il serait possible d'enterrer totalement le prolongement, en positionnant la station Londeau/Domus plus au Nord.

Certains sont simplement **opposés au principe de viaduc** mais ne demandent pas l'enfouissement, comme **Sylvie VANDERBECK** membre de l'association **Noisy Environnement**.

Jean-Paul LEFEBVRE, conseiller municipal à Noisy-le-Sec, est opposé au viaduc qui, selon lui, provoquerait « *des nuisances sonores et visuelles dans un secteur où la ville de Noisy investit* ».

Un habitant de Montreuil souligne que le viaduc sera un nouvel élément qui compliquera « davantage la densification et l'aménagement durable du territoire ».

Le STIF indique que le tracé 2 comporte un passage en viaduc de 580 mètres en raison de la topographie des lieux du secteur. Cette solution s'est avérée la plus pertinente pour respecter à la fois les contraintes de pente admissible par le métro et de hauteur des gabarits routiers sous le viaduc, au niveau des carrefours avec le réseau routier. Par ailleurs, elle est cohérente avec la création d'une station Boissière 2 située à une profondeur limitée pour être accessible par les voyageurs.

Enterrer cette portion impliquerait nécessairement l'application de la pente maximale admissible techniquement par le métro dès la station Hôpital. Cela aurait pour conséquence de positionner les quais de la station Boissière 2 à 42 mètres de profondeur en conservant la configuration actuelle. Pour rappel, la station de métro la plus profonde du réseau est Abbesses sur la ligne 12 avec des quais à 35 mètres sous la surface. Les temps d'accès au métro des riverains seraient pénalisés par cette profondeur et ces derniers seraient fortement dépendants du fonctionnement d'équipements comme les escaliers mécaniques ou les ascenseurs.

UNE DEMANDE POUR UNE INTÉGRATION RÉUSSIE DE L'OUVRAGE D'ART

D'autres estiment que le **viaduc** n'est pas un handicap pour le territoire, mais peut même se transformer en **atout**. « *Le viaduc va venir ajouter un élément dans le paysage* » déjà bien chargé dans cette zone de Noisy (Domus, nombreuses activités, nouveau secteur pavillonnaire, ...), « *mais au moins, il sera utile aux habitants du secteur* » explique un habitant de Noisy. Le viaduc est surélevé, « *il n'est pas une barrière aux cheminements piétons* ». Il peut permettre au parc des Guillaumes de se développer, car contrairement à une infrastructure routière, « *il est possible de passer dessous* ». Un habitant de Noisy rappelle que l'enjeu est de créer des « *cheminements dédiés aux piétons [...] plus courts que les voiries voitures* ».

Le viaduc est perçu comme un véritable avantage par la **Fédération nationale des associations d'usagers de transports en commun (FNAUT)** d'Île-de-France qui considère que c'est un plus d'avoir un viaduc, car il permet de circuler à la lumière du jour et en l'occurrence d'avoir une vue sur le parc des Guillaumes. « *Le métro n'est pas une fonction honteuse qu'il faut cacher* » énonce l'**Association pour le développement des transports collectifs de l'Est Parisien (ADTC-Est Parisien)**.

Un Noiséen estime qu'« *une section aérienne offre un trajet plus agréable qu'en tunnel* ».

Mme Alda PEREIRA LEMAITRE, maire de Noisy-le-Sec, demande que le « *viaduc ne dénature pas le parc des Guillaumes* », elle insiste sur l'insertion urbaine qui doit être de qualité.

Un habitant de Noisy-le-Sec estime que si la création du viaduc a un surcoût, ce sera « aux commerçants du coin [de mettre] la main au porte-monnaie ».

Lors des réunions publiques, le STIF a présenté des esquisses d'insertion du viaduc autour du parc des Guillaumes.

Ces esquisses étaient des représentations schématiques qui ont parfois dérouté les participants qui auraient souhaité voir quelque chose de plus abouti : « *j'ai été déçu des vues qui nous ont été montrées, [...] c'était un peu lourd, écrasant et triste* ». Un habitant de Noisy « *espère qu'un effort d'insertion sera fait, car jusqu'à présent ça n'a pas vraiment été le cas sur la zone* » « *l'intégration urbaine du viaduc peut être réussie* ».

L'insertion paysagère du viaduc suscite des interrogations et les habitants espèrent être consultés sur cette question.



Le STIF a pleinement conscience de l'enjeu que représente la construction du viaduc prévu par le tracé 2 en termes d'intégration paysagère et architecturale.

Le STIF indique que si ce tracé est retenu, il s'engage pour que ce dernier fasse l'objet d'un concours architectural afin de valoriser au mieux l'ouvrage et son environnement. Ce concours pourrait faire l'objet d'une démarche participative avec les communes concernées.

Les premières esquisses présentées du projet de viaduc sont issues d'une étude qui avait pour objet d'éclairer le sujet et d'illustrer quelques pistes possibles. Le concours d'architectes se verra fixer des objectifs beaucoup plus ambitieux et précis.

DES CRAINTES RELATIVES À L'IMPACT SONORE

Les habitants du secteur craignent que le viaduc crée de nouvelles nuisances qui viendraient s'ajouter aux nuisances sonores et visuelles qu'ils subissent déjà : *« je suis hostilement opposé au viaduc, subissant les désagréments de bruit 24h sur 24 de l'autoroute A86 »* déclare un habitant de Rosny-sous-Bois. Un habitant de Noisy-le-Sec demande si le viaduc sera équipé *« de feux clignotants ou de sonneries »*. D'autres souhaitent avoir des *« renseignements précis sur l'impact visuel et sonore du viaduc »* et notamment sur le niveau de décibels et le périmètre concerné par le bruit. Un élu de Noisy-le-Sec demande que *« pour les habitants du Londeau, [le STIF aille] au-delà des normes prévues par la loi »*. Une personne demande si le viaduc peut rejoindre l'autoroute plus tôt, ce qui contribuerait à diminuer les nuisances.

D'autres déclarations se veulent rassurantes : *« le viaduc provoquera moins de nuisances car les normes ont évolué »*, l'ADTC précise qu' *« il existe des procédés de construction de viaduc emprisonnant les bruits »*.

Le STIF a entendu les craintes soulevées par la section en aérien sur l'environnement sonore. Le viaduc, ainsi que le métro circulant sur celui-ci, devront répondre à des normes définies par la réglementation européenne et le Code de l'environnement. Ces normes, qui s'appliquent à partir de 2 mètres de la façade des bâtiments, distinguent les périodes de jour et de nuit. Les valeurs admissibles durant la nuit sont inférieures de 5 dB(A), c'est-à-dire un niveau de bruit inférieur de deux à trois fois, à celles admissibles la journée.

L'effectivité de la mise en service de ce nouvel ouvrage est conditionnée au respect de ces normes. Les valeurs acoustiques attendues et les moyens de protection et d'amélioration des performances phoniques du système de transports seront indiqués dès le dossier d'enquête publique afin d'être portés à connaissance du public. Le viaduc pourra comporter des protections phoniques. Un travail important sera également mené sur les nouvelles rames de métro qui seront déployées sur la ligne 11.



2.2.5 Les stations

BOISSIÈRE 1 ET 2

Les habitants du secteur de la station Boissière (Montreuil, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois) se réjouissent du prolongement de la ligne 11 qui leur permettra de ne plus «*galérer avec les bus*». En revanche, si le tracé 2 est retenu, les habitants de Montreuil et de Rosny-sous-Bois souhaitent, pour une majorité d'entre eux, que la station Boissière 2 soit déplacée plus au sud ou qu'une émergence soit faite sur le boulevard de la Boissière : «*je souhaite que la station Boissière 2 ait au moins une sortie boulevard de la Boissière*», «*une station ou au moins une sortie boulevard de la Boissière*». Une habitante de Noisy-le-Sec explique que «*les habitants du quartier de la Boissière souhaitent que la station soit positionnée entre la rue de la Dhuy et le boulevard de la Boissière*».

Dominique VOYNET, Maire de Montreuil, s'est ralliée à la proposition du tracé 2 et assume ce choix qui conduit à «*éloigner un peu la station du boulevard de la Boissière et de la future ZAC Boissière-Acacias*». La Maire demande à ce que la station soit décalée plus au sud, même s'il s'agit d'une «*distance de 100 à 200 mètres*».

La ZAC Boissière-Acacias «*touchera 8000 à 10000 personnes*» et comprendra des habitations et des activités économiques. Le STIF doit prendre en compte le développement de ce quartier.

Quelques habitants du secteur font remarquer que «*les deux arrêts Boissière prévus sur le tracé 1 et 2 sont relativement proches*» et ne demandent aucun aménagement de cette station.

Le STIF indique que la station Boissière 2 présentée est issue des études du DOCP et permet de se positionner au nord de l'aqueduc de la Dhuy.

Le STIF prend acte des remarques émises, en particulier, par la ville de Montreuil sur les enjeux de desserte du boulevard de la Boissière en termes de développement de la zone Boissière-Acacias. Lors de la phase du Schéma de principe, qui sera réalisée en 2011, un travail sur le positionnement de la station Boissière 2 sera effectué afin d'étudier son rapprochement avec le boulevard de la Boissière et d'assurer une sortie rapide et directe sur ce dernier.

Enfin, le STIF souligne que, parallèlement à cette étude, un travail sera mené pour améliorer les cheminements piétons et faciliter l'accès aux stations de métro, dans le cadre de la Charte pour un développement durable autour du prolongement de la ligne 11 avec l'ensemble des acteurs mobilisés sur le projet, en particulier les communes des Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Paris, Romainville, Rosny-sous-Bois et le Conseil général de Seine-Saint-Denis.

LIBERTÉ

La station Liberté a suscité des questions sur son opportunité et son positionnement :

«*Pourquoi Liberté n'est pas positionnée à équidistance entre Mairie des Lilas et place Carnot ?* » ;

«*Pourquoi n'y a-t-il pas de station entre Liberté et Place Carnot ?* » ;

«*La station Liberté est superflue. Elle est à moins de 500 mètres de chaque arrêt de la Mairie des Lilas et de la place Carnot* ».

Pour d'autres, il faut créer une station Place du marché / Place du 19 Mars 1962 à Romainville : il y a une station sur la place du marché dans de nombreuses communes. C'est un site stratégique, par rapport à «*Liberté où il n'y a rien*», «*une station Place du Marché à Romainville serait judicieuse* ». Une station sur la place du Marché permettrait de desservir la cité Cachin. Un Romainillois demande «*pourquoi la station Carnot n'aurait-elle pas une entrée sur la place du marché ?* » d'autant plus que «*la mairie y détient un terrain nu* ». Cette station serait organisée avec un quai situé au milieu de l'Avenue de Verdun.



Le STIF indique que le nombre de stations et la localisation des stations présentées dans le cadre de l'étude du DOCP s'expliquent par la prise en compte de plusieurs critères :

- la couverture du territoire et le nombre potentiel de voyageurs présents à proximité (nombre d'habitants, grands équipements publics générateurs de trafic tels que les lycées) ;
- la possibilité de mailler avec d'autres systèmes de transport (tramway T1 sur le secteur de la place Carnot) ;
- un équilibre optimum entre une bonne couverture du territoire et la performance des temps de parcours. En tenant compte des contraintes techniques ou géotechniques qui pèsent sur l'implantation d'une station, l'augmentation du nombre de stations, bien qu'elle améliore la couverture du territoire, pénalise les performances du projet en termes de temps de parcours.

La localisation proposée de la station Liberté s'explique à la fois par la possibilité de desservir de grands ensembles d'habitations, des commerces et des établissements scolaires situés à proximité. La distance entre Liberté et Place Carnot est insuffisante pour installer une station ne concurrençant pas les autres.

MAIRIE DES LILAS

De nombreuses personnes se sont exprimées sur la station Mairie des Lilas, notamment lors de la rencontre sur le marché des Lilas. Elles ont demandé l'installation d'un « escalator direct sur la rue ». Un Romainvillois demande un « ascenseur à la station Mairie des Lilas pour les personnes âgées, handicapées et les poussettes ». Une habitante des Lilas rappelle qu'il y a plus de 3000 retraités sur le secteur et demande un ascenseur ou des escaliers mécaniques avant 2019. Une personne juge « anormal qu'à cette station profonde, il n'y ait pas deux escalators ».

Le STIF indique que la station devra faire l'objet de travaux de mise en conformité suite aux travaux du prolongement. Cela permettrait de réaliser la mise en accessibilité de cette station d'ici l'horizon 2019.

ACCESSIBILITÉ

La question de l'accessibilité a été une préoccupation pour beaucoup de participants. Outre la station de Mairie des Lilas, quelques questions ont porté sur

l'accessibilité de la station Londeau-Domus. En effet, cette station sera aérienne, car située sur la portion du tracé 2 en viaduc. L'accessibilité de la station terminus de Rosny-Bois-Perrier a également été abordée. Une habitante des Lilas demande que soient prévus « des escaliers mécaniques allant du quai à la rue pour toutes les stations », y compris pour les stations existantes.

Le STIF précise que la loi sur l'accessibilité de février 2005 s'impose à l'ensemble des nouvelles stations. Elle exige que chaque nouvelle station bénéficie d'ascenseurs et qu'au moins une sortie par quai soit entièrement mécanisée à la montée.

À titre d'exemple, les nouvelles stations en cours de construction sur les prolongements des lignes 4 et 12 intègrent déjà ces normes d'accessibilité.

2.2.6. Le matériel roulant et l'exploitation

LE MATÉRIEL ROULANT : FER OU PNEU ?

Actuellement, la ligne 11 est dotée de rames sur pneus. Au moment de la mise en service estimée du prolongement, le matériel roulant sera arrivé en fin de vie et nécessitera d'être changé. La question du choix du type de matériel roulant se pose : faut-il adopter des rames sur pneus ou des rames à roulement fer ? Plusieurs personnes ont demandé « *quelles seront les futures rames de la ligne 11 ?* ». À l'horizon de la mise en service du prolongement, « *aucun matériel sur pneus ne sera disponible* », faut-il profiter du prolongement pour repasser en matériel fer ?

Des personnes s'intéressant aux questions ferroviaires ont apporté leur contribution sur la question du matériel roulant. Certains se sont prononcés **pour le fer** car « *le pneu est coûteux, gaspille de l'énergie, oblige à des investissements lourds* ». Aujourd'hui, le matériel roulant fer est « *aussi confortable et à un niveau de bruit analogue* » au matériel roulant pneu. Les vitesses commerciales des deux types de matériel roulant sont « *comparables* ». Il a été reproché au pneu « *d'élever le niveau de chaleur dans les tunnels* », c'est une « *technologie aujourd'hui considérée comme obsolète* ».

Certains sont partisans du **matériel roulant pneu** qui « *réduit le bruit* ». Cela aurait son importance surtout pour la partie en viaduc.



Un habitant de Paris se prononce en faveur de la technologie du moteur linéaire sur voie ferrée conventionnelle du fait des *« fortes rampes et fortes courbures acceptées, de la fiabilité, des faibles coûts de maintenance et des faibles bruits émis »*.

Il est demandé que le matériel roulant sur pneu puisse continuer à être utilisé sur la ligne 11, au moins pour assurer la transition.

Le STIF souligne que la question du choix du matériel roulant n'est pas tranchée à ce stade du projet et que les deux options, roulement sur pneu ou roulement sur fer, restent envisageables. Elle sera étudiée dans le cadre du Schéma de principe. Le matériel de la ligne 11 sera obligatoirement renouvelé avec la réalisation du prolongement.

Le mode de roulement sur fer présente l'avantage d'être plus économe en termes de coût de fonctionnement et de coût environnemental. La question de la période transitoire lors de l'adaptation de la ligne actuelle et son impact sur son exploitation commerciale reste à étudier.

Le mode de roulement sur pneu est lui performant sur le freinage et génère moins de vibrations sur la ligne existante.

PASSAGE À 5 VOITURES

Au moment du prolongement, les rames de métro seront composées de cinq voitures. Un usager demande que la ligne passe *« dès que possible, [à] des rames à cinq voitures »*. Un habitant des Lilas remarque qu'*« à aucun endroit [...] il n'est question de l'allongement des stations existantes (de Châtelet à Mairie des Lilas) nécessité par le passage de quatre à cinq voitures »*. Une habitante du Pré-Saint-Gervais demande quelle gêne sera occasionnée pour les usagers lors des travaux des stations nécessaires pour le passage à cinq voitures. Un commerçant demande si des stations seront fermées pendant la période de travaux.

Plusieurs usagers de la ligne 11 sont dubitatifs quant à la capacité de la cinquième voiture à absorber le surcroît de passagers généré par le trafic supplémentaire. Ils jugent les conditions d'exploitation actuelles à la limite de la saturation de la ligne et ne souhaitent pas voir les erreurs du passé se reproduire.

Le STIF rappelle que les études techniques du DOCP, réalisées par la RATP, ont montré qu'il était possible de mettre en place des rames à cinq voitures moyennant des adaptations limitées sur les stations existantes comme la reprise du positionnement de la signalisation. Les stations de la ligne actuelle, dont la longueur de quai est de soixante quinze mètres rendent possible ce passage à 5 voitures par rame et ne nécessitent pas, de ce fait, la réalisation de travaux de génie civil importants. Le passage à 5 voitures n'est aujourd'hui pas possible en raison du manque d'espace ; et en particulier de l'étroitesse de l'arrière gare et de l'atelier situé au-delà de la station Mairie des Lilas.

Les études de trafic effectuées ont montré que ce nouveau matériel serait suffisant pour absorber l'augmentation du trafic liée au prolongement et éviter un effet de saturation, tout en conservant la fréquence actuelle de 1mn45s. En effet, la ligne 11 une fois prolongée offrirait 19 800 places par sens à l'heure de pointe du matin. Cela serait suffisant pour transporter la charge maximale estimée à 17 500 personnes sur le segment Goncourt-République.

Certaines stations actuelles devront être adaptées pour répondre à l'augmentation des flux par la création de nouveaux accès. Cela entraînera leur mise en accessibilité. Le STIF précise que cette question sera affinée durant la phase du Schéma de principe.

CONDITIONS D'EXPLOITATION

La ligne 11 est jugée *« étouffante », « trop chaude », « irrespirable »* : *« la ligne 11 est mal ventilée. Il y fait plus chaud que sur les autres lignes. »* Des usagers demandent qu'au moment du prolongement, un système de rafraîchissement soit mis en place : *« espérons que les lignes seront climatisées ou réfrigérées », « il faudrait climatiser ou réfrigérer le parcours de cette ligne irrespirable »*.

Un usager demande que le matériel roulant soit remis à niveau, car il est *« déjà hors d'âge malgré sa récente rénovation intérieure »*. Un autre demande ce qui est *« prévu pour améliorer les conditions de voyage ? »* car les voyageurs sont chahutés par les arrêts brusques et les fortes accélérations.

Il est demandé par un usager parisien que la fréquence des trains soit maintenue en heure de pointe, au moins au même niveau que l'offre actuelle, afin de ne pas dégrader le niveau de service.



Le STIF indique que la chaleur dans les stations de la ligne 11 est en partie liée au roulement sur pneu qui génère plus de frottements et par là même, plus d'échauffements.

Le prolongement de la ligne 11 permettra de mettre en service un nouveau matériel roulant à ventilation réfrigérée ou forcée, ce qui améliorera substantiellement le confort thermique des rames.

2.2.7. Les travaux

Bien que favorables au prolongement, les habitants n'en restent pas moins inquiets des impacts qu'auront les travaux sur leur vie quotidienne et les constructions de surface.

Les habitants de Romainville et de Noisy-le-Sec sont inquiets de la coordination des travaux entre le tramway T1 et le prolongement de la ligne 11. Ils souhaitent qu'une solution pour coordonner les deux projets soit trouvée, afin que les travaux « *ne durent pas trop longtemps* ». Les habitants voudraient être le plus informés possible et surtout le plus rapidement.

Un habitant de Noisy-le-Sec souhaite savoir quels impacts auront les travaux et le creusement du tunnel sur les constructions de surface. Il demande à quelle profondeur sera creusé le tunnel.

Des habitants du secteur ont demandé la date à laquelle commenceront et s'achèveront les travaux.

2.3 L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

2.3.1. La zone tarifaire

Actuellement, le secteur du prolongement est situé en zone 2 et 3 pour la tarification. La tarification est jugée « *aberrante* », pour se déplacer il faut prendre le bus et le métro et donc payer un ticket pour le bus et un ticket pour le métro : « deux tickets sont nécessaires ».

Cette tarification est perçue comme peu pratique voire injuste pour les Montreuillois dont une partie de la commune est classée en zone 2. Les habitants du secteur veulent passer en zone 2 : « *je souhaite la zone 2* », « *zone 2 pour tous* ».

Les habitants du secteur demandent si à l'horizon de mise en service « *les zones 2/3 vont bouger pour l'occasion ?* ». Une habitante espère qu'on « *arrête de payer une zone 3* ».

Les habitants attendent impatiemment une réponse sur cette tarification qu'ils estiment discriminante.

Le STIF a pleinement conscience des attentes relatives à la tarification et du souhait exprimé par les usagers de voir évoluer cette tarification ; en particulier, pour les habitants du secteur de la commune de Montreuil située à cheval sur les zones 2 et 3.

La Région précise qu'elle se donne deux ans pour répondre à cette question de la tarification et qu'un programme d'études sur la tarification est en cours. La Région indique qu'à l'horizon de réalisation du projet, la tarification aura évolué.

2.3.2. Les projets de transports collectifs en mode lourd

LA LIGNE 9 DU MÉTRO

La ligne 9 est jugée par les Montreuillois particulièrement complémentaire au prolongement de la ligne 11 : « *la ligne 11 est la bienvenue, mais il serait bien que celle-ci croise la ligne 9 pour les habitants de la mairie [de Montreuil]* ».

Il est proposé que la ligne 9 rejoigne la ligne 11 à la station Hôpital : « *pour donner toute son efficacité au projet, le prolongement devrait être couplé avec la prolongation de la ligne 9, qui ferait la correspondance avec la ligne 11 à la station Hôpital Intercommunal* ».



Le prolongement de la ligne 9 faciliterait le quotidien des habitants qui doivent prendre des bus « *bondés tout le long de la journée* ». Les prolongements « *des lignes 9 et 11 permettront aussi de laisser les voitures au parking* » et ainsi contribueront à diminuer le trafic automobile dans le quartier de la Boissière.

Le prolongement de la ligne 9 va contribuer à relier le haut et le bas Montreuil et à favoriser le développement économique des Hauts de Montreuil.

Le prolongement de la ligne 9 et sa connexion avec la ligne 11 renforceraient le maillage en assurant des correspondances entre ces deux lignes, mais aussi avec le tramway T1.

Il est demandé au STIF qu'une « *étude complémentaire d'un financement pour la réalisation* » de la ligne 9 soit lancée.

L'AMUTC souhaite que les études de la ligne 11 prennent en compte le futur prolongement de la ligne 9 et qu'elles préservent la possibilité pour Arc Express de passer à Hôpital.

Le prolongement de la ligne 9 est attendu depuis longtemps par les Montreuillois, il est perçu comme urgent. **Dominique VOYNET, Maire de Montreuil**, a annoncé la volonté de créer « *une APPL9 du métro de Mairie de Montreuil à Hôpital Intercommunale* » pour faire avancer au plus vite ce projet.

Le STIF entend l'attente des habitants du « Haut Montreuil » pour un prolongement de la ligne 9 vers la station Hôpital. Il rappelle qu'il étudie en premier le projet de prolongement de la ligne 11 qui est inscrit en phase 1 du projet de SDRIF alors que le prolongement de la ligne 9 est prévu en phase 2. Les études menées sur le prolongement de la ligne 9 actuellement disponibles sont anciennes et visaient à prolonger cette ligne sur le secteur des Murs à Pêches. Il serait de ce fait nécessaire d'étudier la faisabilité technique d'un prolongement en direction d'Hôpital pour la ligne 9 avant de se prononcer sur la jonction à la station l'Hôpital.

Le STIF indique qu'il prendra, au moment des études sur la station Hôpital de la ligne 11, des mesures conservatoires pour faciliter les jonctions avec la construction possible d'une station sur la ligne 9 à proximité.

LE TRAMWAY T1

Le sujet du tramway T1 a beaucoup été abordé lors de la réunion publique du Trianon (Romainville), le 16 septembre 2010. De nombreuses personnes sont ravies de la connexion entre le tramway et le

prolongement de la ligne 11. Toutefois, les habitants de Noisy-le-Sec soulignent que « *la concertation sur le T1 est terminée depuis 2 ans, mais que le projet n'avance pas* ». Le prolongement du tramway T1 est attendu par les habitants car synonyme d'une amélioration des liaisons de proximité. Ils regrettent que le projet n'avance pas plus vite et craignent que le prolongement de la ligne 11 prenne le même retard.

Dominique VOYNET, Maire de Montreuil, déplore voir le « *calendrier glisser d'années en années* ».

La question du financement concomitant de deux projets de transports sur le territoire a été soulevée : quelle priorité donner ? « *Les budgets n'étant pas extensibles, son financement [celui du tramway] ne ferait que retarder celui de la ligne 11* » indique un habitant.

Le STIF rappelle que les projets de prolongement de la ligne 11 et du tramway T1 à Val de Fontenay sont complémentaires et non pas concurrentiels. Le premier vise à répondre à une demande en termes de déplacements radiaux en direction du cœur de l'agglomération parisienne. Le second s'attache à faciliter les déplacements de rocade, notamment vers le Val-de-Marne ou la Plaine Saint-Denis et le pôle de la gare de Noisy-le-Sec.

Ces deux projets sont complémentaires en termes de besoin de transport et sont inscrits par ailleurs dans le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France.

ARC EXPRESS

Plusieurs questions ont été posées sur les caractéristiques du projet Arc Express et les objectifs auxquels il répond. Une personne s'est étonnée que l'arc Est d'Arc Express ne génère pas plus de trafic que l'arc Nord ou l'arc Ouest qui sont jugés prioritaires.

L'association **Vivre Bien à Noisy Sans le Tram** se prononce très en faveur du projet Arc Express car il sera rapide et donc efficace.

L'AMUTC demande qu'une connexion entre la ligne 11, la ligne 9 et Arc Express soit faite à Hôpital.

Dominique VOYNET, Maire de Montreuil, demande que l'État, la Région, le STIF et la RATP s'engagent avec conviction sur le développement des arcs Est d'Arc Express et du Grand Paris.



Le STIF rappelle que le projet Arc Express est un projet de métro automatique de rocade prévu dans la proche couronne. Il vise à répondre à la fois aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue, non satisfaits aujourd'hui, et à désaturer les lignes de métro dans le cœur de l'agglomération parisienne. Le projet Arc Express est situé en proche couronne car c'est le territoire dans lequel la croissance démographique et le développement d'emplois sont les plus importants.

Le STIF rappelle qu'il a étudié dans un premier temps les arcs Sud et Nord jugés prioritaires en termes de besoins de déplacements : au sud du fait d'un déficit flagrant de transports collectifs dans le Val de Marne ; au nord, du fait de la nécessité de desservir des territoires très denses en population et en emploi. Les études sur les arcs Est et Ouest, en cours de finalisation lors de la concertation sur la ligne 11, ont été présentées en novembre 2010 par la Région et le STIF.

Le STIF indique que le débat public sur le projet Arc Express est l'occasion pour les habitants et acteurs du territoire de s'exprimer sur le sujet.

AUTRES LIGNES DE MÉTRO

Lors de la concertation de la ligne 11, plusieurs personnes ont demandé le prolongement de la ligne 3. Certains le demandent à l'est, d'autres plus précis le souhaitent « jusqu'à l'hôpital de Montreuil » ou « le long de l'autoroute A3 ».

Un usager demande que soient prolongées les lignes 3 et 9 pour « créer une plateforme multidirectionnelle avec la 11 (comme à Châtelet) ».

2.3.3. Le réseau de bus et le rabattement

LE RÉSEAU DE BUS ACTUEL

En attendant la mise en service du prolongement de la ligne 11, les usagers des transports en commun souhaitent que plusieurs améliorations soient apportées au réseau de bus. Ils demandent que les bus soient plus réguliers et plus fréquents car « *les bus sont surchargés* ». Une habitante de Romainville compare les lignes de bus à une « *boîte de sardines* ». Le service de bus complique le quotidien de certains habitants : « *Le bus 301 ne passe plus après 21 heures* », cet habitant de Montreuil peut difficilement rentrer après, « *attendre 40 minutes un bus en rentrant tard le soir c'est intolérable !* ».

Une augmentation de la fréquence des lignes 105 et 129 a été demandée car « *les travaux actuels ralentissent leurs circuits* ».

Une habitante des Lilas souhaite que « *le service d'autobus sur la ligne 105 [soit amélioré], avec des passages plus fréquents (5 à 6 minutes)* ». Elle demande que les bus de cette ligne soient moins longs, car ils ont du mal à circuler « *sur le plateau traversant qui se trouve aux Lilas au niveau du quartier des Sentes* ». Elle souligne également les difficultés de circulation rencontrées sur la place Carnot et dans des rues souvent étroites.

Plusieurs usagers soulignent que le bus 102 n'offre pas une desserte suffisante et ne permet pas de se rendre à Domus aisément.

Depuis 2005, **le STIF** a procédé au renforcement substantiel de l'offre de bus sur l'est du territoire.

Par ailleurs, dans le cadre de la Charte pour un développement durable autour du prolongement de la ligne de métro 11, le STIF indique qu'il pilotera un groupe de travail réunissant l'ensemble des acteurs (Région Île-de-France, communes, Conseil général de Seine-Saint-Denis, RATP) afin de concevoir un réseau de bus adapté et amélioré grâce à des actions d'amélioration de la voirie, dont les premiers effets sont attendus pour l'horizon 2014.

LES RESTRUCTURATIONS ENVISAGÉES

Plusieurs usagers s'inquiètent de la **desserte de proximité**. Ils souhaitent que les bus continuent de circuler afin d'assurer une « *desserte plus fine* ». Une habitante de Romainville craint « *qu'entre le prolongement de la ligne 11 au nord et du T1 au sud, les bus finissent par être complètement supprimés* ». Elle demande que la fréquence des bus reste élevée, car sinon, ils perdront tout leur intérêt et forceront les usagers à « *marcher beaucoup plus qu'avant pour trouver une station de tram ou de métro* ».

Les habitants s'inquiètent également de l'éloignement des stations qui va les obliger à marcher plus longtemps car il n'y aura plus de bus.



Le STIF indique que la mise en service d'un prolongement de ligne de métro implique systématiquement la réorganisation du réseau de bus. L'adaptation des parcours facilitera l'accès au métro via des rabattements. Dans le même temps, le réseau bus assurera également la desserte des itinéraires complémentaires à ceux du métro.

Le STIF précise que ce travail de restructuration sera mené tout au long du projet de prolongement de la ligne 11, au moment des différentes étapes que sont le Schéma de principe et l'avant-projet, puis 2 ans avant la mise en service.

La réflexion sur le réseau bus intégrera également la mise en service du tramway T1 prolongé à l'horizon 2017 qui aura également un impact sur celui-ci. Cela implique une bonne coordination entre les deux projets, point sur lequel de STIF sera vigilant.

LES AMÉNAGEMENTS CONNEXES

Plusieurs usagers demandent la création de **parkings** autour du prolongement. Un habitant de Montreuil souhaite qu'« *un grand parking [soit créé] près de la sortie du métro et intégré dans le projet ZAC Acacias* ». Ce parking doit être en mesure d'accueillir un marché. Une habitante de Rosny-sous-Bois souligne que le parking de Rosny 2 « *sert de parking au RER* » et qu'il en ira de même pour le métro. Elle invite le STIF à étudier cette question. Un Rosnéen indique que des travaux devraient avoir lieu à Rosny 2 rendant sans doute l'accès au parking payant et perturbant les habitudes des habitants qui utilisent cet espace pour se garer au plus près des transports. Une contribution sur le site Internet interroge le STIF sur les « *aménagements [prévus] pour le stationnement des véhicules que ne manqueront pas de prendre les usagers pour se rendre au métro ?* ».

Le STIF rappelle que le prolongement de la ligne 11 se situe dans un environnement urbain dense, en zones tarifaires 2 et 3. Aussi, il ne semble pas pertinent de faciliter un rabattement sur les stations de métro en encourageant l'utilisation de la voiture. En revanche, il semble préférable, notamment en vue de respecter les objectifs de développement durable du projet de SDRIF adopté par le Conseil régional en septembre 2008 et poursuivis au travers de la Charte pour un territoire durable autour de la ligne 11, de favoriser davantage le rabattement via des modes actifs (piéton ou vélo) et la restructuration du réseau bus.

Afin d'organiser le rabattement de façon optimale, l'association **MDB** (Mouvement pour la défense de la bicyclette) demande que plusieurs dispositions soient prises :

- **créer** un stationnement pour les vélos « *spacieux, abrité, bien conçu, proche des bouches* »,
- **améliorer** l'accessibilité des stations des piétons, vélos et bus pour que les voyageurs renoncent à la voiture,
- **promouvoir** le vélo avec notamment la création des doubles sens cyclables et la promotion de la bicyclette via des plans de déplacement et des stratégies de communication.

Pour MDB, c'est en investissant, en améliorant et en valorisant les accès aux stations que le report modal se fera.

Le STIF travaille avec l'ensemble des acteurs du projet à l'articulation entre les différents modes de transports, y compris les modes actifs comme le vélo. Ce travail se fait dans le cadre de la Charte pour un développement durable autour du prolongement de la ligne 11.

2.3.4. Le développement territorial du secteur du prolongement

LE COMMERCE

Un commerçant des Lilas demande quels seront les impacts du déplacement du terminus sur le dynamisme commercial du quartier Mairie des Lilas. Il souligne que moins de monde descendra à Mairie des Lilas pour prendre le bus et souhaite savoir « *qui va compenser la perte de passage* ».

Un habitant de Romainville, commerçant aux Lilas et à la station Jourdain, demande si l'arrivée du métro va contribuer à dynamiser le petit commerce.

LA CHARTE POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UN TERRITOIRE DURABLE

Durant la concertation, les habitants ont insisté sur le gain de temps quotidien que représente le prolongement de la ligne 11.



Certains d'entre eux ont souligné l'effet positif que le prolongement aura sur la vie économique. **Corinne VALLS, Maire de Romainville et Vice-présidente du Conseil général de Seine-Saint-Denis**, rappelle que la Charte pour le développement d'un territoire durable prend en compte le développement commercial et économique sur le secteur du prolongement. La dynamique commerciale va se renforcer autour des stations grâce aux flux de personnes qui utilisent les transports en commun.



Une habitante de Romainville craint que sa ville s'urbanise trop et perde son caractère de « village qui n'apparaît pas dans le bottin ». **Dominique VOYNET, Maire de Montreuil**, a rappelé que des dispositions avaient été prises sur le secteur de la Boissière pour éviter que les prix de l'immobilier montent avec l'arrivée du métro.

CONCLUSION

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LE STIF



Le STIF se réjouit de la qualité des débats et des avis exprimés ainsi que de la forte mobilisation des participants, notamment celles des élus de l'APPL11 qui regroupe les Maires des communes des Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois. De nombreuses thématiques ont été débattues concernant les principales **caractéristiques du projet** présentées lors de la concertation dont notamment :

- le choix des tracés 1 et 2,
- le calendrier du prolongement,
- le phasage du projet,
- le viaduc du tracé 2,
- le positionnement de la station Boissière 2,
- le type de matériel roulant (fer ou pneu).

L'opportunité du projet n'a pas été remise en cause lors de la concertation. Le STIF a entendu **l'impatience des habitants** de voir la ligne 11 être prolongée jusqu'à Rosny-Bois-Perrier. La **mise en service**, prévue à l'horizon 2019, est **jugée trop lointaine** par les participants qui attendent depuis longtemps ce prolongement.

La population et les élus sont de façon générale **opposés au phasage** du projet de prolongement. Ils craignent de devoir encore attendre pour bénéficier d'une infrastructure de transport lourd et de ne jamais bénéficier de la seconde phase. Le STIF rappelle que le phasage ne répond pas à une logique de transport, mais à une logique de financement. Le phasage permet de conserver une marge de manœuvre face à l'ampleur des montants à mobiliser pour le projet au moment du lancement des travaux et ainsi sécuriser sa réalisation. La population et les élus se sont montrés inquiets des **financements disponibles** pour le projet et de la concurrence avec d'autres projets en cours sur le territoire. Ils attendent du STIF et de ses financeurs des garanties sur la réalisation du prolongement.

Une majorité d'acteurs (habitants, APPL11, communes, internautes) se sont manifestés en faveur du **tracé 2** qui permet de desservir le quartier du Londeau, deux lycées et la zone commerciale Domus. Cette meilleure desserte est permise grâce à une station supplémentaire couvrant ces zones aujourd'hui mal desservies.

Sur ce tracé 2, les particularités topographiques du secteur nécessitent un passage en **viaduc** pour éviter une station Boissière 2 trop profonde et maintenir ainsi un accès facile aux voyageurs. Le STIF est pleinement conscient des **enjeux d'insertion paysagère et environnementale** de cet ouvrage d'art et s'engage à le traiter de manière ambitieuse et soignée grâce à un concours d'architecte.

Des riverains et la ville de Montreuil ont demandé que le positionnement de la station **Boissière 2** soit revu afin que la station soit située plus au Sud, de sorte à faciliter les liaisons vers le boulevard de la Boissière et la future ZAC Boissière-Acacias. Des participants se sont également exprimés sur le positionnement de la **station Liberté** en lien avec la desserte de la Cité Cachin. Le STIF entend ces remarques et en tiendra compte pour les études du Schéma de principe.

À l'horizon du prolongement de la ligne 11, le **matériel roulant** devra être renouvelé. Ces rames comporteront 5 voitures, le choix du mode de roulement (pneu ou fer) n'étant pas encore arrêté. Le passage à 5 voitures permettra à la fois un meilleur confort et une plus grande capacité permettant d'accueillir l'augmentation de la fréquentation tout en maintenant un service de qualité. Cette question sera étudiée lors du Schéma de principe. Les participants ont évoqué le sujet de la tarification (zonage, nécessité de reprendre un ticket en cas de correspondance Bus/Métro). Le STIF a conscience des attentes relative à la **politique tarifaire**. Il rappelle que la Région lui a demandé une étude sur cette question, afin de mettre en œuvre une nouvelle tarification à l'horizon 2013.

Lors de la réunion publique à Montreuil, le prolongement de la **ligne 9 à Hôpital** a été largement évoqué dans l'assistance (élus, associations). Le STIF comprend l'attente des habitants qui souhaitent pouvoir relier le Haut et le Bas Montreuil mais il souhaite rappeler qu'avant tout, il serait nécessaire d'étudier la faisabilité technique d'un prolongement de la ligne 9 jusqu'à Hôpital et ce dans un cadre d'étude non défini aujourd'hui.

Le STIF prend acte de tous les questionnements et interrogations exprimés par le public, les élus, les acteurs socio-économiques et associatifs.



Éléments de réflexion restitués lors de la réunion de clôture

Les éléments exposés ci-dessous ont valeur de recommandations et seront présentées au Conseil du STIF, chargé de les valider.

Le STIF propose que les études du Schéma de principe sur le prolongement de la ligne 11 soient réalisées sur la base du **tracé 2**, qui a été le plus plébiscité lors de la concertation :

- le tracé 2 d'une longueur de 5,7 kilomètres, comprend six stations : Liberté, Place Carnot, Hôpital, Boissière 2, Londeau-Domus et Rosny-Bois-Perrier. Il dessert les communes des Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois, avec un site de maintenance et de remisage situé à Rosny-sous-Bois. Le site de maintenance et de remisage à Rosny-sous-Bois sera spécifiquement étudié ;
- le STIF engagera des études sur la faisabilité d'une localisation plus au sud de la station Boissière 2 et



travaillera sur la liaison avec le boulevard Boissière. Le positionnement de la station Liberté sera également examiné suite aux demandes, notamment pour la desserte de la cité Cachin.

Le STIF indique que les solutions de phasage, étudiées pour ménager une marge de manœuvre aux financeurs, devraient être retravaillées lors du Schéma de principe. Si c'est le cas, elles tiendront compte de la contrainte liée à la réalisation d'un atelier intermédiaire, avec l'objectif de minimiser les surcoûts et impacts liés à celui-ci.

La facilité d'accès des modes actifs (cycles, piéton) aux stations sera étudiée dans le cadre de la Charte pour un développement durable autour du prolongement de la ligne de métro 11 avec l'ensemble des partenaires signataires.

Enfin, suite aux attentes du public et des habitants, le STIF s'engage à donner régulièrement des informations sur les suites du projet sur le site Internet dédié au prolongement de la ligne 11 www.prolongementligne11est.fr.

LEXIQUE



ANRU	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.
Atelier de maintenance	Assure l'entretien courant du matériel roulant d'une ligne et, pour certains, la maintenance d'une série de rames ou certains composants, en étant généralement situé à proximité des terminus de chaque ligne.
Axe structurant	Axe de transport qui structure l'espace par une intégration des politiques de transport et d'aménagement du territoire.
Concertation préalable	A pour but d'informer et de recueillir les remarques et suggestions de tous, sur le contenu et les objectifs du projet.
CNDP	Commission nationale du débat public, elle veille au respect de la participation du public pour les grands projets d'aménagement ou d'équipement.
Coûts frustratoires	Frais supplémentaires engendrés par la réalisation d'un projet en plusieurs phases.
CPER	Contrat de Projets État-Région. Il s'agit d'une contractualisation financière entre l'État et la Région en fonction des projets de territoire pour une période de 7 ans.
CPRD	Contrat Particulier Région-Département. C'est un outil de programmation financière entre la Région et un de ses départements. Il est complémentaire au CPER.
Désenclavement	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.
Desserte	Nombre et nature des arrêts dont bénéficie un site.
DOCP	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales. Ce document récapitule les principaux objectifs et caractéristiques du projet. Il sert à saisir la CNDP qui s'appuie sur ce document pour établir s'il y a lieu ou non de mener un débat public.
DUP	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.
Enquête publique	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.
Études préalables	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.



Fréquentation	Nombre de personnes qui montent dans les trains d'une ligne.
Garant de la concertation	Le garant est nommé par la CNDP. Il s'assure que le public bénéficie d'une information transparente. Il veille à ce que tout le monde puisse s'exprimer et que tous les avis soient pris en compte.
Intermodalité	Utilisation successive de plusieurs modes de transports sur un même trajet.
Ligne radiale	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.
Maillage	Connexions entre les lignes de transport en commun de manière à constituer un réseau organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération.
Maître d'ouvrage	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 doit ensuite en déterminer la localisation, définir le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et le processus de réalisation. 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.
Opérations de Renouveau Urbain	L'objectif est de transformer les quartiers en difficulté. 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.
Petite couronne	Ensemble des départements limitrophes à Paris, c'est-à-dire les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val de Marne.
Phasage	Le phasage des travaux permet de réaliser un projet en plusieurs étapes en fonction de certaines contraintes (techniques ou financières en fonction des projets), tout en minimisant l'impact des travaux sur l'environnement extérieur.
Plan de mobilisation	La Région et ses partenaires, dont le STIF, ont lancé un plan de mobilisation de plus de 18 milliards d'euros. Ce plan concerne l'ensemble du réseau francilien. Il doit permettre de réaliser d'ici 2020 tous les projets nécessaires au développement des transports en Île-de-France et répondre aux besoins des franciliens à court, moyen et long terme.
PLU	Plan Local d'Urbanisme (anciennement Plan d'Occupation des Sols ou POS).
PMR	Personne à mobilité réduite. Toutes les personnes éprouvant des difficultés à se déplacer (handicap, charge à porter...) sont considérées comme des personnes à mobilité réduite.
Pôle multimodal	Grand pôle regroupant plusieurs modes de transports et qui est ainsi un lieu privilégié de correspondance des voyageurs.



Requalification d'interconnexion	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.
Schéma de principe	Études techniques approfondies réalisées suite à la concertation.
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Île-de-France. Il définit une vision globale et sur les 25 ans à venir du territoire d'Île-de-France.
STIF	Syndicat des Transports d'Île-de-France. Il est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.
Tunnelier	Outil de génie civil servant à creuser des tunnels, travaillant de façon continue et à pleine section.
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens.
RER	Réseau Express Régional.
Viaduc	Pont qui permet à une route ou à une voie ferrée de passer au-dessus d'une vallée.
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté.



ANNEXES



Liste des annexes

PREMIÈRE PARTIE : Décision sur les modalités de la concertation

- Annexe n°1 : Délibération du Conseil du STIF pour l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques principales le 9 décembre 2009
- Annexe n°2 : Lettre de saisine de la CNDP par le STIF du 21 décembre 2009
- Annexe n°3 : Décision de la Commission nationale du débat public du 3 février 2010
- Annexe n°4 : Décision de la nomination du garant par la Commission nationale du débat public du 7 avril 2010
- Annexe n°5 : Compte-rendu de la Commission de suivi du 7 juin 2010
- Annexe n°6 : Délibérations des communes sur les modalités de la concertation
- Annexe n°7 : Délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation du 7 juillet 2010
- Annexe n°8 : Lettre du STIF à la Commission nationale du débat public, le 22 juillet 2010 pour présenter les modalités de concertation
- Annexe n°9 : Annonces des modalités de concertation dans la presse le 6 septembre 2010

DEUXIÈME PARTIE : Outils de la concertation

- Annexe n°10 : Dossier de concertation, dépliants, affiches, panneaux d'exposition
- Annexe n°11 : Arborescence du site Internet

TROISIÈME PARTIE : Contributions du public

- Annexe n°12 : Avis déposés et publiés sur le site Internet
- Annexe n°13 : Fiches questions déposées en réunions publiques
- Annexe n°14 : Avis déposés dans les urnes lors des rencontres de proximité
- Annexe n°15 : Avis déposés sur les registres en mairies
- Annexe n°16 : Autres contributions

QUATRIÈME PARTIE : Compte-rendus de la concertation

- Annexe n°17 : Compte-rendus des réunions publiques
- Annexe n°18 : Compte-rendus des rencontres de proximité

CINQUIÈME PARTIE : Presse

- Annexe n°19 : Articles, communiqués, journaux municipaux, Lettres du Maire...

