



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

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

RÉUNION DU **15 AVRIL 2013**

A ROMAINVILLE

La réunion s'est tenue au Palais des Fêtes à 19h, devant une assistance d'environ 150 **personnes**.

* * * * *

Personnalités présentes à la tribune :

Elus :

Ville de Romainville

- Corinne VALLS, Maire de Romainville
- Daniel GUIRAUD, Maire des Lilas, Président de l'Association Pour le Prolongement de la Ligne 11 (APPL 11)

Maîtrise d'ouvrage :

Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)

- Jean-Louis PERRIN, Directeur des Projets d'Investissement
- Gilles FOURT, Direction des Projets d'Investissement, responsable de la division fer

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Réunion d'information



- Cédric GENTON, chargé de projets

RATP

- Lorenzo SANCHO DE COULHAC, Responsable de la maîtrise d'ouvrage des espaces voyageurs de la RATP
- Laurence HERBRETEAU, Chargée d'études

Déroulement de la réunion :

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

1. **Ouverture**

- **Accueil des participants par Corinne VALLS et Daniel GUIRAUD**

Corinne VALLS remercie les habitants des Lilas, de Romainville et les participants de leur présence. Elle rappelle que les Romainvillois s'interrogent régulièrement sur l'avancement du projet. Cette réunion sera l'opportunité d'aborder le projet avec le STIF et la RATP. Le prochain moment d'expression des citoyens sera l'enquête publique. La ligne 11 sera la première ligne métropolitaine comprenant autant de stations dans Paris qu'en dehors de Paris. Suite à l'annonce du Premier Ministre, cette ligne pourrait être prolongée vers Noisy-Champs ce qui conduirait à renforcer le statut métropolitain de cette ligne. Cette déclaration confirme l'opportunité du prolongement de la ligne 11 comme moyen de transport et comme levier de développement du territoire.



Daniel GUIRAUD rappelle que l'Association Pour le Prolongement de la Ligne 11 (APPL11) travaille depuis 10 ans au prolongement de la ligne. Il salue l'implication de Claude Pernès, ancien Maire de Rosny-sous-Bois, qui a beaucoup œuvré en faveur de ce projet. La ligne 11 est aujourd'hui au cœur de la réalisation du Grand Paris Express. Le prolongement d'un seul tenant vers Rosny-Bois-Perrier sera une première phase qui pourra être suivie dans un second temps par un prolongement vers Noisy-Champs. La ligne 11 offrira un grand nombre de correspondances et permettra un véritable maillage des transports avec des connexions avec le T3, le T1 prolongé, le RER E et la future Ligne Orange du Grand Paris Express. Cette ligne offrira des déplacements rapides vers la région parisienne. C'est aussi l'opportunité de développer un véritable projet de territoire avec des logements, des commerces.

Le Maire des Lilas conclut en indiquant que l'association APPL11 se dissoudra le jour de l'ouverture de la ligne à Noisy-Champs.

- Introduction par Jean-Louis PERRIN, STIF

Jean-Louis PERRIN rappelle que cette réunion d'information fait suite à la concertation de 2010 et doit permettre de présenter l'avancement des études. Afin d'échanger avec les élus et le public, le STIF et la RATP ont organisé des réunions. Ce soir, il s'agit de la 4^{ème} et dernière réunion avant l'enquête publique. L'enquête publique devrait avoir lieu septembre prochain; la date doit être fixée par le Préfet de la Seine-Saint-Denis. Le projet de prolongement est conduit sous la maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP. Les partenaires et les financeurs des études du projet sont la Région Île-de-France, l'Etat et le Conseil Général de Seine-Saint-Denis. Les premiers travaux pourraient être lancés en 2015 et la mise en service du prolongement interviendrait à l'horizon 2019.

2. Présentation du projet

Cédric GENTON présente la ligne actuelle qui compte 13 stations réparties sur 6,3 kilomètres. En 2010, elle a été fréquentée par 236 000 voyageurs par jour. A l'heure de pointe du matin, grâce à un intervalle de 105 secondes, la ligne 11 offre une capacité de 15 900 places. A cet horaire, 11 800 voyageurs utilisent la portion de la ligne entre Goncourt et République qui est la plus fréquentée. Le prolongement de la ligne 11 va nécessiter la création d'un nouvel atelier garage à Rosny-sous-Bois, celui de Mairie des Lilas ne pouvant être conservé car il est situé en arrière-gare de la station Mairie des Lilas, sur le tracé du prolongement. 6 stations seront créées dont une station aérienne. Le prolongement va permettre de mieux desservir l'Est parisien, de mailler le réseau de transports

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Réunion d'information



collectifs avec des correspondances avec le RER E, la ligne T1 prolongée à Val-de-Fontenay et la future ligne Orange du Grand Paris Express.

A l'horizon de la mise en service du projet, on attend 32 700 voyageurs à l'heure de pointe du matin sur l'ensemble de la ligne 11 prolongée. On attend un report modal de l'ordre de 7% ce qui se traduira par une diminution du trafic, permettra une baisse des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution et une amélioration du service de bus. ...

Lorenzo SANCHO DE COULHAC précise que l'augmentation du trafic sera compensée par la mise en service de rames à 5 voitures. La hausse du nombre de voyageurs va nécessiter le réaménagement de 8 stations existantes pour y créer notamment des sorties supplémentaires.

Laurence HERBRETEAU présente les adaptations prévues notamment la mise en place d'escaliers mécaniques supplémentaires pour rendre les cheminements piétons plus confortables. Les stations Porte des Lilas et Mairie des Lilas seront rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite afin d'offrir, depuis le territoire du prolongement, des correspondances vers le réseau de bus et le tramway.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC présente les différentes méthodes qui seront utilisées pour construire le tunnel. Le prolongement sera en grande partie construit en tunnelier et en méthode traditionnelle. Des ouvrages de ventilation, des postes de redressement électriques et des évacuations pompiers devront être intégrés le long du prolongement. Durant les études, l'insertion des nouvelles stations dans le milieu urbain et le positionnement des accès ont été finement étudiés avec l'appui d'architectes-urbanistes. Chaque station sera dotée d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques.

Laurence HERBRETEAU présente en détail les stations du prolongement.

La **station Liberté** se situe sur le boulevard du Général Leclerc de Hautecloque entre l'entrée du square Henri Dunant et la sente Giraud. Elle desservira environ 26500 emplois et habitants à l'horizon de la mise en service du prolongement.

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

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Réunion d'information



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

La **station La Boissière** a évolué depuis la concertation pour être implantée au plus près du boulevard de la Boissière afin notamment de mieux desservir le secteur de la ZAC Boissière Acacias. Elle est implantée sur des parcelles privées à acquérir entre le boulevard de la Boissière et la rue de la Dhuy. Elle desservira environ 15 500 emplois et habitants à l'horizon de la mise en service du prolongement. Cette station sera le puits d'entrée du tunnelier.

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

La **station Londeau-Domus** se situe sur le viaduc à environ 8 mètres de haut. Elle desservira le lotissement des Cerisiers, le Parc des Guillaumes, le centre commercial Domus, la ZAC Gabriel Péri, la ZAC des Guillaumes et la ZAC Saussaie Beauclair soit à l'horizon de mise en service du projet, 15 000 habitants et emplois.

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

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

Cédric GENTON présente le financement du projet. Le projet de prolongement est estimé au total à 1 250 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2012. Les études sont aujourd'hui financées et le financement des projets sera défini dans le cadre de prochain contrat de projet Etat-Région.

Le site internet du projet a été mis à jour et permet de consulter le dossier d'enquête publique.

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Réunion d'information





3. Echanges avec la salle

Questions :

Jean-Pierre Marcin, Romainville : le projet représente une somme importante de 1,2 Md€. Les travaux débuteront-ils en 2014 ? A la station Place Carnot, où seront les sorties ?

Monsieur Pavard, habitant du quartier Boissière : les habitations se trouvent sur une butte où le terrain est asséché. Quels effets aura le tunnelier sur les maisons ?

Un habitant : y-aura-t-il des effets pour les habitants situés à proximité des lignes ?

Réponses :

Jean-Louis PERRIN rappelle que le Premier Ministre dans les annonces du Grand Paris Express a proposé de regrouper les projets Grand Paris Express et le Plan de Mobilisation pour les transports collectifs en Ile-de-France. Au cours de ces 5 dernières années, 3 milliards ont été investis sur les transports ; Pour les 5 prochaines années, ce sont 6 milliards qui seront investis sur les transports du quotidien : 4 milliards proviendront de l'Etat et la Région et 2 milliards de la société du Grand Paris. Un milliard devrait être alloué au RER E et 1 autre milliard devrait être dédié notamment aux schémas directeurs des RER et à la ligne 11. Le financement du projet est donc bien engagé.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC explique que la construction de la ligne nécessitera l'acquisition de certaines parcelles et parfois des démolitions. Le STIF et la RATP cherchent à minimiser ces impacts. Concernant les acquisitions nécessaires, l'enquête publique permettra aux riverains de s'exprimer. Le commissaire enquêteur vérifiera que les contraintes du projet imposent les acquisitions.

Sur la partie en tunnelier, le tunnel est situé à minima 15 mètres en dessous du sol ce qui assure une parfaite stabilité des terres. La construction est faite pour éviter le bruit et les vibrations. De plus, la ligne 11 est une ligne pneu qui est donc moins bruyante.



Laurence HERBRETEAU précise le mode de réalisation de la station place Carnot. L'accès principal sera créé par le biais d'un puits à ciel ouvert entre la rue de la République et le boulevard Henri Barbusse. Ces travaux seront réalisés en coordination avec les travaux du tramway T1. L'accès secondaire est prévu aujourd'hui sur une parcelle privée qui est identifiée comme un emplacement réservé¹ au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Romainville. Une issue de secours émergera sur le trottoir sans impacter la Villa Brazza. Les quais de la station seront construits à partir du puits en méthode traditionnelle sous le boulevard Henri Barbusse et à l'est de celui-ci. La station peut être aménagée après le passage du tunnelier.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC explique que les travaux pour la station Liberté modifieront la circulation car ils seront faits depuis la surface pour éviter des acquisitions. Le chantier sera organisé de façon à limiter les nuisances.

Questions :

Madame Scharfi, Romainville : quels sont les impacts des vibrations liées au creusement du tunnel sur les fondations des maisons ? Durant les travaux, y aura-t-il des modifications des sens de circulation ? Avez-vous prévu des parkings pour faire face aux problèmes de stationnement ?

André Muller, Romainville : que vont devenir les lignes 105 et 129 après la mise en service ?

Régis Coutelier : concernant les lignes 105 et 129, ne peut-on pas résoudre les problèmes d'attente sur ces lignes ?

Réponses :

Lorenzo SANCHO DE COULHAC explique qu'un tunnelier creuse entre 20 et 25 mètres de profondeur, soit à minima 15 mètres en dessous du niveau du sol. Le tunnelier ne construit que quelques mètres chaque jour ce qui ne crée pas de phénomène de vibrations pendant les travaux. Après la mise en service, les vibrations seront réduites par la profondeur du tunnel, les murs du tunnel et le type de matériel roulant qui sera sur pneu.

¹ Cette zone délimitée dans le Plan Local d'Urbanisme est dédiée aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général, aux espaces verts ou au logement social.

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Réunion d'information



Gilles FORT rappelle que les travaux sont lourds et qu'il y aura des impacts en surface, même si le STIF et la RATP cherchent à les minimiser au maximum. Aujourd'hui, il faut identifier les impacts et ensuite trouver les solutions pour les minimiser. Ce travail est en cours dans le cadre des études détaillées. En phase chantier, des informations spécifiques seront diffusées sur les perturbations générées par le projet, notamment en matière de circulation

Les grands principes de la réorganisation du réseau de bus sont définis. Mais 6 ans à l'avance, on ne peut pas dire avec exactitude quelles seront les changements. Les bus doivent permettre à la fois une desserte fine des quartiers et le rabattement vers les stations. Les quartiers ne doivent pas perdre en desserte. La desserte fine sera définie environ 24 mois avant la mise en service du métro. Les grands principes de réorganisation du réseau de bus sont consultables dans le dossier d'enquête publique disponible sur le site internet du projet.

Questions :

Florian Fayet-Fagnard : le zonage de l'abonnement sera-t-il revu ?

Edmond Bonnet, Noisy : Vous envisagez une concertation sur l'aménagement paysager de Boissière et Domus ; dans quels délais et sous quelle forme ? Le viaduc comprendra-t-il des murs anti-bruit ? Y-aura-t-il des aménagements piétonniers pour accéder à la station Londeau-Domus depuis la cité du Londeau ?

Régis Coutelier : qu'en est-il de la fréquence du 105 et du 129 en attendant 2019 ?

Un habitant du secteur de l'Hôpital : entre les stations Hôpital et La Boissière, le tunnel sera-t-il en dessous ou au-dessus de l'aqueduc de la Dhuy ? Les sources seront-elles déviées ?

Réponses :

Jean-Louis PERRIN précise qu'il n'y aura pas de changement des conditions tarifaires du fait du prolongement de la ligne de métro. Aujourd'hui, il n'y a plus que 5 zones tarifaires en Ile de France. Depuis quelques mois, les week-ends sont dézonés, c'est-à-dire que les usagers peuvent se rendre dans toutes les zones. Ce dispositif pourrait être étendu à la période estivale. Il y a une volonté de dézoner totalement, mais l'impact budgétaire de ce changement reste à compenser.

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Réunion d'information



Gilles FORT : la concertation sur le projet se fait en plusieurs temps : en premier lieu la concertation en 2010 dont le STIF a tiré un bilan qui a été voté par son Conseil. La phase actuelle doit permettre de préparer l'enquête publique. Le troisième temps de concertation sera l'enquête publique. Le viaduc fera l'objet d'un concours architectural qui sera jugé par un jury auquel participera le Maire de Noisy-le-Sec. Les élus seront donc dans la décision du projet. Il appartient à la commune de préciser des aménagements piétonniers à proximité de la future ligne de métro. Mais ces aménagements ne sont aujourd'hui pas compris dans le projet. Un dialogue et un travail conjoint devra être engagé avec la commune de Noisy-le-Sec sur ce point particulier.

Concernant les lignes 105 et 129, l'équipe présente questionnera la direction de l'exploitation (DE) du STIF. Il s'agira de préciser si l'offre bus pourra être renforcée dans l'attente de la mise en service du prolongement.

Cédric GENTON précise qu'un travail continu a lieu sur ces lignes. Ainsi actuellement, des discussions sont en cours entre le STIF (Direction de l'exploitation-Offre Routière Dense) la RATP et la Ville de Montreuil pour améliorer le franchissement du marché Colonel Fabien par la ligne 129.

La Dhuis a bien été prise en compte lors des études avec des relevés géotechniques pour savoir s'il y a de l'eau dans les sous-sols. Le tunnel sera situé en dessous de l'aqueduc.

Questions :

Mme Lodette, Romainville : à quoi correspondent les lettres PR à côté de l'accès principal ?

Christian Pavois : y'aura-t-il un concours pour le nom des stations ?

Un habitant de Montreuil : pouvez-vous préciser le coût de chaque station en fonction des techniques utilisées ?

Réponses :

Lorenzo SANCHO DE COULHAC explique que les lettres PR signifient Poste de Redressement. Cet équipement permet de transformer le voltage électrique fourni par EDF pour le rendre compatible avec le système de transport. Cet équipement va s'intégrer dans les bâtiments à construire.

Prolongement de la ligne 11 à l'est

M 11 Réunion d'information



Jean-Louis PERRIN rappelle que les noms des stations sont aujourd'hui provisoires. Les noms seront attribués en fonction d'échanges avec les communes.

Daniel GUIRAUD précise que le Conseil Municipal a délibéré pour que l'esplanade dit Dunant soit nommé Serge Gainsbourg. Ainsi, la station à proximité pourra s'appeler Serge Gainsbourg.

Corinne VALLS indique qu'aucune décision n'a encore été prise à Romainville concernant le nom de la station.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC précise que les noms des stations sont toujours attribués en fonction du territoire et de noms de lieux situés à proximité de la station. La RATP veille à ce qu'il n'y ait pas plusieurs stations du même nom à l'échelle du réseau (par exemple, une station Boissière existe déjà sur la ligne 6).

Les stations sont construites selon la même méthode constructive sauf pour les stations Place Carnot, du fait de la proximité avec l'habitat, et Londeau-Domus qui est en aérien. Le coût d'une station dépend de sa profondeur et du volume à excaver. Les stations Londeau-Domus et Rosny-Bois-Perrier sont les moins coûteuses car elles sont implantées soit de façon aérienne soit peu profondément.

Questions :

Pascal Hitcheyer, Romainville : sur le prolongement de la ligne 4, les études préalables avaient été publiées. Est-ce que cela sera fait pour la ligne 11 ? Quand ?

Mme Portel, Romainville : j'ai reçu un courrier plutôt en mauvais état et mal écrit me demandant d'ouvrir mon sous-sol pour faire des relevés. Une personne s'est présentée pour faire quelques photographies. La Mairie n'était pas informée de cette étude, il n'était pas possible d'obtenir des informations à ce sujet.

Un habitant de Romainville : le passage de 4 à 5 rames entraîne-t-il des travaux dans les stations parisiennes ?

Mme Ripaux, Romainville : La présentation sera-t-elle mise à disposition ?
Pouvons-nous consulter des choses sur le dossier d'enquête publique ?



Joris Moulin, Montreuil : on peut se féliciter du nouveau Grand Paris et des décisions en faveur de la ligne 11. Pour les montreuillois, peut-on envisager d'utiliser le même tunnelier que la 11 pour prolonger la 9 ?

Réponses :

Jean-Louis PERRIN rappelle que le STIF et la RATP ont le souci d'informer en amont. Sur les acquisitions, le STIF souhaite échanger avec les personnes concernées pour leur expliquer le projet et les procédures. L'enquête publique est un moment d'expression pour définir si le projet est ou non d'utilité publique.

La présentation support de la réunion de ce soir sera mise en ligne sur le site internet. Nous informerons également les riverains par le boitage d'une lettre d'information.

Concernant le prolongement de la ligne 9, même s'il est inscrit au projet de Schéma directeur d'Ile de France (SDRIF), les études préliminaires n'ont pas été engagées. Aujourd'hui, il est possible de prolonger la ligne 11 et il semble important de se concentrer sur cela.

Cédric GENTON précise que le linéaire du prolongement a fait l'objet de reconnaissance sur les bâtiments afin d'évaluer les fondations des bâtiments pour s'assurer des méthodes constructives et mener des études vibratoires.

Lorenzo SANCHO DE COULHAC rappelle que le dossier d'enquête publique est disponible sur le site internet du projet. Les stations existantes peuvent accueillir 5 rames. Les travaux sont liés à des règles de sécurité. Les stations Châtelet, Rambuteau, Arts et métiers et République ne feront pas l'objet de travaux de nouveaux accès car la réglementation relatives aux règles d'évacuation ne l'impose pas ; elles disposent déjà, du fait de la présence de correspondances, d'un nombre de sorties importantes.

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