

Réunion de concertation sur le prolongement de la ligne 11

Mardi 21 sept. - 19h
Gymnase Boissière
171 boulevard Aristide Briand

Hier soir la réunion de concertation sur le prolongement de la ligne 11 a réuni une centaine de personnes (c'est décevant).

Madame La Sénatrice Maire Dominique Voynet a fait une introduction assez revendicative qui a été bien reçue par la salle :

- ça fait longtemps qu'on attend la 11 (schéma directeur de 94, études lancées en 2000).
- rôle déterminant de l'association des élus : c'est un exemple qui l'a conduite à proposer la création d'une association similaire pour la 9.
- coup de chapeau à l'AMUTC pour son travail de sensibilisation.
- l'arrivée du métro ne doit pas se traduire par l'éviction des couches populaires : d'où inscription dans le PLU d'un périmètre de constructibilité limitée, autour de la Boissière. Démarche inverse de celle du Grand Paris.
- il reste des menaces sur le financement, notamment en raison des projets du Grand Paris. L'exemple du tram T1 montre comment le calendrier peut dériver. Annoncé pour 2015 lors du débat public de 2008, rien n'a bougé depuis.
- elle a rendez-vous le 22 septembre avec Jean-Paul Huchon, afin de mettre fin à cette dérive et de fixer le calendrier.
- elle soutient le tracé 2 qui fait l'objet d'un consensus.
- demande d'améliorer l'accès de la station Boissière 2 sur le Boulevard (translation vers le sud).
- refus du phasage envisagé.

Jean-François Hellas (STIF)

On est bien en amont : tout reste ouvert. Le dossier d'enquête publique, plus ficelé, tiendra compte des avis.

Le STIF ne finance les investissements mais il monte les tours de table entre les différents financeurs : Région et collectivités territoriales, Etat, RATP...

Frédéric Genton (STIF)

Responsable du suivi des projets au STIF, présente les différents aspects du dossier :

- Etat des lieux (historique de la ligne actuelle, description)
- Les objectifs du prolongement :
 - desserte d'une zone défavorisée et en forte croissance démographique (constatée et prévue), avec des ZAC programmées
 - desserte d'équipements importants existants (hôpital, Domus, Rosny 2) ou prévus (base de loisirs de la Région à Romainville)
 - maillage avec le réseau existant (RER E) ou prévu (trams T1 et T3, bus à haut niveau de service sur la RN3)

- Le tracé et les stations : ça peut évoluer.
 - tronçon 1 : Porte des Lilas - Liberté : 750 m
 - tronçon 2 : Liberté - Place Carnot : 1 000 m
 - tronçon 3 : Place Carnot - Hôpital : 1 200 m passe sous l'autoroute A3
 - Tracé 1
 - tronçon 4a : Hôpital - Boissière 1 : 1 000 m
 - tronçon 5a : Boissière 1 - Rosny 2 : 1700 m
 - Tracé 2
 - tronçon 4b : Hôpital - Boissière 2 : 950 m
 - tronçon 5b : Boissière 2 - Londeau ? : En aérien. Le viaduc de 600 m fera l'objet d'un concours architectural
 - tronçon 6 : Londeau- Rosny 2 : 1 200 m
- Les ateliers : il faut 10 000 m² pour reloger les ateliers des Lilas. Un terrain approprié existe près du terminus. En cas de phasage jusqu'à l'hôpital, des ateliers seraient réalisés en bordure du fort de Noisy.
- L'intérêt du projet :
 - meilleur service : gains de temps important, fréquence (1,45 minute), régularité
 - complété par une restructuration du réseau de bus (rabattements)
 - transfert important de la route vers le métro : moins d'encombres, meilleure circulation du bus
- Coût 960 M€ : 820 M€ pour la voie, 140 M€ pour le matériel roulant. Rajouter 80 M€ en cas de phasage.
- Calendrier :
 - Décision du STIF : début 2011 (rendu du débat public)
 - Enquête publique et DUP : 2012
 - Début des travaux : début 2013.

Les habitants et l'AMUTC

- soutien du projet et choix du tracé 2 (desserte de Domus).
- on veut la ligne 9 (nombreuses interventions).
- pourquoi un coût aussi important : près de 200 M€ le kilomètre pour un coût habituel inférieur à 100 m€ ?
- impact d'un éventuel phasage sur la fréquentation de la ligne.
- impact d'une correspondance avec la 9 prolongée sur la fréquentation de la ligne.
- impact de l'arrivée éventuelle d'Arc Express. Importance du maillage du réseau (correspondance de la 11 avec la 9 et avec Arc Express) et du bouclage des rocade pour donner toute leur efficacité aux investissements (fréquentation) et maximiser le service rendu aux usagers (en augmentant les choix qui leur sont offerts).
- étude de la station hôpital pour assurer la correspondance.
- sortie de la station hôpital vers Aristide Briand.
- sortie de la station Boissière 2 vers le boulevard de la Boissière.
- possibilité d'une prolongation au-delà de Rosny 2, notamment vers la branche "Chelles" du RER E et le T4 à Bondy.
- urgence sur le réseau bus (notamment 301) en attendant la mise en service du métro (dans 9 ans).

Réponses

- Sur le coût

Oui c'est cher !

Le problème des ateliers est la raison principale : une grosse dépense pour un petit tronçon...

Le STIF cherche à réduire les coûts au maximum et a fait auditer les estimations de la RATP. L'audit a validé ces estimations...

Cette réponse n'est pas du tout convaincante. Le surcoût reste inexplicé pour l'essentiel.

L'AMUTC demandera à consulter les résultats de l'audit.

Arc Express sortira à 100 M€ du kilomètre, mais c'est un projet totalement neuf, sans les sujétions de raccordement à l'existant.

Pourtant, l'AMUTC pense qu'Arc Express est un métro automatique ayant un gabarit plus important et des capacités beaucoup plus importantes que le métro classique. Tout cela coûte...

- Sur la ligne 9

Cela ne concerne pas la prolongation de la ligne 11. Les représentants du STIF ne sont pas mandatés pour en parler mais ils transmettront aux instances du STIF et cela sera noté dans les conclusions du débat.

L'AMUTC constate qu'on avance, doucement. Il faut continuer à enfoncer le clou. Exiger une étude de trafic avec le maillage entre la 9 et la 11.

- Sur Arc Express

C'est un autre débat, qui va s'engager dans les prochaines semaines. Ce n'est pas le lieu aujourd'hui.

Les prévisions de trafic sur Arc express intègrent les projets programmés (la ligne 11, le tram), mais pas les autres (la ligne 9).

Les prévisions de trafic sur la 11 n'intègrent pas le barreau Est d'Arc Express qui n'est pas programmé à ce jour.

Le débat public qui va s'ouvrir porte sur deux barreaux d'Arc Express : le barreau Sud (livrable en 2017) et le barreau nord. Les barreaux ouest et est sont au stade de l'étude et des propositions devraient être rendues publiques en 2011.

D'où l'importance de participer au débat public ; Arc Express doit être bouclé, le barreau Est programmé...

Conclusion

Une réunion assez combative où les habitants ont apporté un fort soutien à l'AMUTC. Cela a d'ailleurs agacé le "garant" de la concertation.

Georges Bertrand,
Pour l'AMUC