

# La lettre

## du Prolongement de la ligne 11 du métro à l'est

N°1 • JUILLET 2011



DEUX QUESTIONS À...

**JEAN-PIERRE TIFFON,**  
GARANT DE LA  
CONCERTATION

### Comment ont été associés les citoyens à la concertation ?

Le souhait a été d'ouvrir la concertation à un maximum de publics. Les supports d'information ont été diffusés massivement sur les cinq communes concernées par le prolongement. Les usagers de la ligne 11 ont eux aussi été informés et incités à participer à la concertation via le site internet. De nombreuses contributions nous sont parvenues des communes avoisinantes et aussi de parisiens des quartiers nord et est. Trois réunions de proximité se sont tenues sur des marchés et à la Cité du Londeau : ces initiatives ont été positives et ont permis de recueillir l'avis d'habitants qui ne se déplacent pas en réunion. Un regret toutefois : cinq semaines de concertation, c'est trop peu pour permettre aux habitants et acteurs du territoire de se forger une opinion en toute connaissance de cause.

### Dans quel état d'esprit s'est déroulée la concertation ?

La concertation a été réelle et sa restitution fidèle. Le choix initial du STIF de soumettre deux scénarios de prolongement contrastés, sans manifester de préférence pour l'un d'entre eux, a donné du sens et de la substance à la concertation. Pendant son déroulement, le maître d'ouvrage a fourni des réponses complètes, précises et accessibles aux questions posées lors des réunions publiques ou par le biais du site internet. Il s'est montré soucieux d'écouter et de comprendre les arguments des habitants et des acteurs du territoire. De leur côté, les acteurs du territoire ont cherché ensemble les meilleurs compromis entre les scénarios. Cet esprit de solidarité et de responsabilité partagée a aidé à faire émerger une solution robuste.

Découvrez l'intégralité du bilan du garant sur [www.prolongementligne11est.fr](http://www.prolongementligne11est.fr)

## OBJECTIF 2019 EN UNE SEULE PHASE



À l'issue de la concertation préalable, le Conseil du STIF\* s'est prononcé en faveur de la poursuite du projet sur la base du tracé via Londeau – Domus (tracé 2). Les partenaires du projet travaillent à sa réalisation en une seule phase. Une nouvelle étape décisive pour la suite du projet vient d'être franchie.

Le projet de prolongement de la ligne 11 du métro à l'est a fait l'objet d'une concertation du 6 septembre au 8 octobre 2010, sous l'égide de Jean-Pierre Tiffon, garant nommé par la Commission nationale du débat public. Durant ces cinq semaines, le public a pu s'informer sur les deux tracés proposés et enrichir le projet par ses contributions.

Le Conseil du STIF a délibéré le 9 février 2011 en s'appuyant sur le bilan et en tenant compte des enseignements de la concertation : il a décidé la poursuite du projet sur la base du tracé 2 reliant Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier via Londeau – Domus, avec un site de maintenance localisé à Rosny-sous-Bois. Le public et les élus ont largement rejeté l'idée d'un phasage des travaux. À l'écoute des avis exprimés et s'accordant sur l'intérêt, l'attente du projet, les coûts et les impacts supplémentaires engendrés par ce phasage, le conseil du STIF n'a pas retenu

cette idée initialement proposée. Il a donc demandé à ce que toutes les dispositions soient prises pour permettre la réalisation des travaux en une seule fois.

**Aujourd'hui commence une nouvelle étape** avec l'engagement des études de Schéma de principe, beaucoup plus détaillées, qui vont constituer le socle du dossier d'enquête publique. Le programme de la ligne y est défini de manière précise en fonction des caractéristiques du projet. L'ensemble des partenaires du projet – Région Île-de-France, Etat, Conseil général de la Seine-Saint-Denis, RATP et STIF – se mobilise pour financer et mener ces études complémentaires afin de réaliser le dossier qui sera présenté à l'enquête publique en 2012.

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

# LE TRACÉ RETENU

## La station Liberté

La station Liberté sera située sur la limite communale entre Les Lilas et Romainville, sous le boulevard du Général Leclerc. Cette station va desservir des quartiers comme le quartier des Sentes ou le quartier Cachin. Elle va également renforcer l'accessibilité des lycées Paul Robert et Liberté, des commerces et d'un pôle santé. La faisabilité d'une amélioration de la desserte de la Cité Cachin et du secteur de la Place du 19 mars 1962 par cette station est à l'étude.

## La station Place Carnot

La station Place Carnot irriguera une centralité majeure à l'échelle intercommunale accueillant des commerces, le cinéma Trianon, l'École Nationale de Musique et l'Hôtel de Ville de Romainville. C'est sur cette place qu'aura lieu la correspondance entre la ligne 11 et le tramway T1. Il sera alors possible d'emprunter depuis la ligne 11 le T1 pour se rendre à Saint-Denis en passant par Bobigny ou à Val-de-Fontenay. Les aménagements des stations et correspondances tiendront compte de l'enjeu autour du maillage du réseau de transports en commun.



## La station Hôpital

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

## La station Boissière

La station Boissière sera implantée sur la commune de Rosny-sous-Bois, en limite communale avec Montreuil et Noisy-le-Sec. Située sur le coteau parallèlement à la ruelle Boissière, elle permettra de desservir un secteur aujourd'hui enclavé, situé en limite du plateau et composé d'un quartier pavillonnaire, le grand ensemble de la Boissière à Rosny-sous-Bois, la Cité des Maillards, ainsi que l'important projet urbain développé par la mairie de Montreuil (Les Hauts de Montreuil) sur les terrains dits du SEDIF qui accueillent actuellement des réservoirs d'eau potable. Des études de faisabilités visant à améliorer la desserte du boulevard de la Boissière par cette station sont en cours.

## FOCUS



## LES RECONNAISSANCES GÉOTECHNIQUES

Afin d'élaborer le Schéma de principe (cf. page 4), des reconnaissances géotechniques et environnementales seront réalisées cet été et cet automne pour vérifier la nature et l'état des sols sur le tracé du prolongement à l'est de la ligne 11 du métro. Tout le linéaire sera étudié, ainsi que les stations et le site de maintenance de Rosny-sous-Bois.

### La station Londeau-Domus

La station Londeau-Domus sera une station aérienne, localisée le long du chemin de la ruelle Boissière en limite communale de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois, à proximité du centre commercial Domus. Cette station sera proche du quartier du Londeau en opération ANRU et participera à son désenclavement.

Cette station desservira par ailleurs deux lycées (Théodore Monod et Olympes de Gouges) et les opérations des ZAC des Guillaumes, de la Saussaie-Beauclair et Gabriel Péri. Cette station supplémentaire connectera des grands générateurs de trafic et des secteurs en développement tout en permettant de soulager une partie des problèmes de circulation routière liée au développement de Domus.



### La station Rosny-Bois-Perrier

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

## EN RÉSUMÉ

Le tracé retenu	
Mode de construction	Tunnelier, viaduc, méthode conventionnelle
Nombre de stations	6
Population + emplois desservis à 600 m	71 500 (52 900 habitants + 18 600 emplois)
Équipements desservis	<ul style="list-style-type: none"> <li>Centre Hospitalier Intercommunal</li> <li>Centre commercial régional Rosny 2</li> <li>Le Trianon</li> <li>Future base de plein air</li> <li>Domus</li> <li>Lycées du quartier du Londeau</li> </ul>
Temps de parcours en heure de pointe du matin	<b>futur</b>   <b>actuel</b>
	Rosny-Bois-Perrier → Belleville <b>20'</b>   <b>31'</b> Boissière → Châtelet <b>23'</b>   <b>50'</b> Londeau → Porte des Lilas <b>11'</b>   <b>32'</b> Carnot → République <b>14'</b>   <b>26'</b> Hôpital → Mairie des Lilas <b>6'</b>   <b>15'</b> Londeau → Liberté <b>8'</b>   <b>24'</b>
Connexions	RER E Tramway T1
Coût du projet	820 M€

## TECHNIQUES ET ENVIRONNEMENTALES DES SOLS

Ces études comportent deux volets :

### Les reconnaissances géotechniques des sites

Il s'agit de définir la nature et les caractéristiques géotechniques (géologie, mécanique des sols et des roches) des terrains dans lesquels s'inscrira le prolongement. Cela permettra de réaliser les calculs pour le dimensionnement des ouvrages à réaliser (tunnel, stations) ainsi que de recueillir des informations importantes pour la réalisation des travaux.

À cet effet, des sondages seront réalisés (prélèvement de « carottes ») ainsi que des fouilles et des essais sur site et en laboratoires. Ils s'achèveront en décembre prochain.

### Les reconnaissances environnementales des sites

Cette étude doit identifier l'historique des activités économiques qui se sont succédées sur les sites concernés. L'objectif est de localiser d'éventuelles zones nécessitant la mise en place de plans de gestion des terres à l'issue des travaux.

Une fois les sites concernés identifiés, une campagne de reconnaissance sur site sera lancée. Des sondages seront réalisés afin d'établir une cartographie du secteur et déterminer les actions à mener sur les milieux situés sur le tracé du prolongement, notamment les stations et l'atelier de maintenance du matériel roulant.



# LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



Les différentes études préalables déjà réalisées ont conduit à l'approbation du **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales** en décembre 2009. Ce document de cadrage du projet a permis de présenter au Conseil du STIF, aux partenaires et aux élus l'opportunité de prolonger la ligne 11, les attentes, les besoins et les impacts de l'arrivée du métro sur le territoire.

Le **bilan de concertation** a servi de point d'appui aux prises de décisions du Conseil du STIF et des partenaires sur les orientations et suites à donner au projet. Le garant de la concertation a donné son avis dans un rapport qu'il a publié sur les sites Internet de la Commission nationale du débat public et du STIF.

Le **Schéma de principe** est un document technique qui détaille le futur prolongement et répond aux questions laissées en suspens au stade du DOCP.

De nombreuses études vont permettre de le constituer :

- **des reconnaissances géotechniques et environnementales des sols** ;
- **des études techniques détaillées** sur le tracé du tunnel, du viaduc et de la voie, de la conception des stations et de l'atelier avec l'intervention d'architectes ;
- **des études sur le type de matériel roulant, le niveau de desserte** (fréquence en heure de pointe) **et l'exploitation, de la ligne de métro** ;
- **des études sur la réalisation des travaux notamment la mise en œuvre d'un tunnelier** ;
- **des études sur l'impact du projet sur l'environnement et le cadre de vie** (bruit, pollution, faune, flore...).

La synthèse de ces éléments permettra de déterminer le coût de l'opération mais aussi le planning prévisionnel affiné du projet jusqu'à sa mise en service. En parallèle, dans le cadre de la **Charte pour un développement durable** autour du prolongement de la ligne 11, pilotée par la Région Île-de-France, un travail est mené pour une **bonne articulation de l'urbanisme avec le projet de transport**. De nombreux éléments seront étudiés pour alimenter les réflexions sur le Schéma de principe. On peut notamment citer les problématiques de rabattement à pied, à vélo ou encore en bus sur les stations. D'autres thématiques seront également abordées (commerces et services, foncier, etc.).

Le **dossier d'enquête publique** va contenir le Schéma de principe qui est une pièce essentielle de celui-ci mais également des études sur les impacts potentiels sur l'environnement (étude d'impact) et les mesures prises pour les minimiser.

Lors de l'**enquête publique**, le public sera à nouveau amené à s'exprimer sur le projet. Une commission d'enquête veillera à ce que tous les points de vue soient pris en compte. Cette phase est indispensable pour obtenir une déclaration d'utilité publique nécessaire aux acquisitions foncières et à tous les travaux de grande ampleur modifiant le cadre de vie des habitants.

## Pour tout savoir sur le projet

À l'issue de la concertation, le STIF s'est engagé à informer les acteurs et la population sur l'avancement du projet, jusqu'à l'enquête publique.

Pour ce faire, différents moyens de communication sont mis en œuvre :

- le site internet **www.prolongementligne11est.fr** dans lequel est présentée l'actualité du projet et des décisions ;
- une **newsletter** disponible sur abonnement et en archives sur le site internet ;
- cette **lettre d'information**, diffusée sur le périmètre des cinq communes concernées par le projet, qui viendra régulièrement vous informer sur l'avancement du projet.

Comité de rédaction :  
STIF, DRIEA, Région Île-de-France, Département de la  
Seine Saint-Denis, RATP.  
Crédit photos : Geotec, RATP, DR.