



Contribution de l'AMUTC au débat public sur le prolongement de la ligne 11 du métro

L'AMUTC a participé activement aux différentes initiatives conduites dans le cadre du débat public. Elle a recueilli les avis de nombreux habitants, avis qui viennent compléter la réflexion de ses adhérents. Cette contribution s'efforce d'en rapporter l'essentiel.

1. Le prolongement de la ligne 11 du métro est attendu avec impatience

Les habitants du haut Montreuil, de Romainville, de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois attendent ce prolongement depuis des décennies. Sa réalisation constituera une première étape pour l'amélioration de la desserte en transports en commun d'un secteur particulièrement défavorisé car dépourvu de toute desserte ferrée.

Les gains de temps sur les différentes destinations seront plus importants encore que ceux annoncés car la durée des trajets actuels en bus est largement sous-estimée, notamment pour aller au travail et pour en revenir. L'amélioration de la fréquence et de la régularité permettra de réduire fortement les temps d'attente aux stations. L'amplitude des horaires sera élargie de manière déterminante.

Pour toutes ces raisons l'AMUTC apporte son soutien complet et inconditionnel au projet. Elle en souligne l'urgence.

L'espoir renaît : il ne doit pas être déçu par de nouveaux retards. L'AMUTC sera vigilante à cet égard.

2. Le choix du tracé 2 fait l'objet d'un consensus

Le tracé 2 reçoit la préférence des habitants car il offre un service supplémentaire en desservant des équipements utiles comme le centre commercial Domus et les lycées voisins. Il a également l'avantage d'être en aérien sur une partie de son parcours, ce qui est plus agréable qu'un tunnel.

Le choix de ce tracé entraînera une modification de l'implantation de la station Boissière, mais n'exclut assurément pas une translation vers le sud qui la maintiendrait près du Boulevard de la Boissière. Compte tenu de la profondeur du tunnel, il est possible d'implanter la station en dessous de l'aqueduc de la Dhuis, avec une sortie sur le boulevard (desservant l'écoquartier côté Montreuil) et une autre sortie côté Rosny-sous-Bois.

L'AMUTC soutient en conséquence le tracé 2 et demande que la station Boissière comprenne une sortie principale sur le boulevard du même nom.

3. Les coûts annoncés paraissent surestimés

Le prix de revient annoncé pour la construction de la voie et des stations s'élève à 820 millions d'euros, **soit un surcoût supérieur à 50 % comparé au prix de revient habituel de ce type d'opération.**

Lors de la réunion du 21 septembre, il a été indiqué que le métro automatique Arc Express à grand gabarit (voie plus large, tunnel de section beaucoup plus grande) reviendrait environ deux fois moins cher au kilomètre. Les raisons invoquées pour justifier cette différence énorme ne sont pas convaincantes : ce serait la nécessité de raccorder la voie nouvelle à la voie existante et celle de déplacer les ateliers de la porte des Lilas qui expliqueraient un dépassement de l'ordre de 300 millions d'euros...

Il a été indiqué que les estimations de la RATP ont fait l'objet d'une contre expertise qui aurait validé les estimations. Pour la clarté du débat, **l'AMUTC demande la publication de l'estimation détaillée des coûts ainsi que de la contre expertise qui a été réalisée.**

L'importance de ces coûts fait en effet peser une menace sur le projet dans un contexte où les ressources des collectivités territoriales et de l'Etat sont soumises à de fortes tensions, alors que d'importants budgets doivent être affectés au financement d'Arc Express et du métro du Grand Paris qui font l'objet de deux débats publics qui vont être lancés incessamment.

Ce contexte a conduit le STIF à prévoir en option une variante limitée, dans une première phase, au tronçon Mairie des Lilas / Hôpital André Grégoire. Le choix d'une telle solution serait catastrophique et inadmissible comme l'a montré le débat. C'est pourquoi la maîtrise des coûts est une condition du succès du projet.

Enfin, la réflexion proposée le 21 septembre par la FNAUT, sur **le choix entre voitures sur rail ou sur pneu**, mérite d'être étudiée et il serait opportun de la documenter.

4. Tout phasage serait inacceptable

Toutes les réunions du débat public ont montré une opposition unanime à l'idée même de réaliser le projet en deux phases.

En premier lieu parce qu'un tel phasage constituerait un gaspillage important des deniers publics en provoquant une très forte augmentation du coût total. Au coût classique résultant de la passation de deux marchés au lieu d'un seul (perte des économies d'échelle) s'ajouterait en effet la nécessité de réaliser des ateliers provisoires desservis par un tunnel dédié dont le coût est estimé à 80 millions d'euros.

Mais la raison la plus fortement exprimée est que la réalisation de la seconde phase risquerait d'être reportée indéfiniment comme cela s'est vu dans des cas similaires.

Le phasage enlèverait en outre au projet une part importante de son intérêt en supprimant, pour les utilisateurs de la ligne, la desserte de la Boissière, de Domus et de Rosny 2 mais surtout en supprimant le maillage du réseau prévu avec le RER E à Rosny Bois Perrier. Il contribuerait à dégrader gravement l'équilibre de l'exploitation de la ligne en réduisant fortement sa fréquentation.

Il faut rappeler que le prolongement du RER E jusqu'à la Défense fait elle-même l'objet d'un débat public en cours et devrait être réalisée dans les prochaines années. Cette ligne est ainsi appelée à doubler la ligne A du RER comme principale liaison Est-Ouest de l'agglomération. L'intérêt de l'accès à cette ligne va ainsi décupler. La fréquentation que le RER E apportera à la ligne 11 augmentera en proportion.

Les coûts correspondant à la seconde phase doivent être comparés aux annuités réelles des emprunts supplémentaires à contracter. Une analyse rigoureuse est nécessaire à ce stade. Elle doit comparer, dans les deux hypothèses, les coûts supportés et les services rendus. Le dossier actuel ne permet pas cette comparaison.

En attendant l'AMUTC exprime son opposition la plus totale à toute forme de phasage. Nous voulons le prolongement de la ligne 11, selon le tracé n°2 de Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier, réalisé en une seule phase !

5. Mailler le réseau pour optimiser son efficacité

L'analyse des conséquences d'un éventuel phasage du prolongement de la ligne 11 montre combien la qualité du maillage est la condition de l'efficacité d'un réseau. Ce n'est pas pour rien que l'on parle d'un « effet réseau » qui est en fait un multiplicateur d'efficacité : un plus un ne font pas deux mais trois ou quatre !

Pour l'utilisateur, le maillage se traduit, grâce à la multiplication des correspondances, par l'augmentation du nombre des destinations desservies et par la forte réduction des temps de parcours, notamment pour les trajets de banlieue à banlieue. C'est le moyen le plus efficace pour augmenter la fréquentation des transports en commun, en permettant de ne pas utiliser la voiture. C'est également un puissant levier pour la création d'emplois dans les zones aujourd'hui mal desservies. Ces créations d'emplois sont nécessaires pour rapprocher l'emploi et le domicile, pour réduire les trajets entre domicile et travail, des trajets coûteux pour la collectivité et pour les salariés. De plus, ces emplois locaux sont précieux pour améliorer la qualité de vie en réduisant le temps perdu dans les transports.

Pour le gestionnaire du réseau, le maillage se traduit par une fréquentation accrue et un meilleur équilibre économique. Pour les collectivités publiques, le maillage est un moyen de garantir le meilleur usage des fonds publics, de maximiser l'utilité sociale des fonds dépensés pour les transports.

Le prolongement de la ligne 9 du métro constitue le chaînon manquant d'un maillage efficace du réseau dans ce secteur.

C'est pourquoi l'AMUTC demande ce prolongement jusqu'à l'hôpital André Grégoire et la création, à l'hôpital, d'un vrai pôle de communication articulé avec le segment Est d'Arc Express, **dans le cadre de prolongation de la ligne 11.**

Ce faisant l'AMUTC ne fait que traduire l'opinion unanime des habitants du haut Montreuil : prolonger la ligne 11 c'est nécessaire et urgent, mais prolonger la ligne 9 l'est bien davantage encore. Il ne s'agit pas de projets concurrents mais des deux faces d'un même projet : créer un réseau maillé desservant le plateau de quatre communes, Romainville, Noisy, Rosny et Montreuil, réunies dans l'agglomération Est Ensemble.

L'AMUTC développera son argumentation en faveur du segment Est d'Arc Express dans le cadre du débat public qui s'engage pour Arc Express. En revanche, la prolongation de la ligne 9 constituant un complément nécessaire de la prolongation de la ligne 11, il est nécessaire l'inscrire dans le cadre du présent débat public.

6. La prolongement de la ligne 9, complément nécessaire de la ligne 11

Le prolongement de la ligne 9 entre la mairie de Montreuil et l'hôpital André Grégoire permettrait d'assurer un réel maillage du réseau dans le secteur en assurant la correspondance avec la ligne 11 à l'hôpital intercommunal et la correspondance avec le tram T1 Avenue Aristide Briand.

Le faible kilométrage conduit à un coût limité pour un tronçon qui présente un caractère exceptionnel puisque, sur 2 kilomètres seulement, il relie trois lignes. Du point de vue de l'optimisation du réseau, c'est particulièrement intéressant.

Pour les habitants et les salariés qui utilisent actuellement la ligne 9 entre Nation et Mairie de Montreuil, cette prolongation donnerait accès au haut Montreuil mais surtout à l'ensemble de la banlieue desservie par le tram T1 et par la ligne 11 et, au-delà, à toutes les possibilités ouvertes par la ligne E (dont la prolongation et la modernisation constituent l'un des piliers du projet NEXT de la SNCF). Pour les usagers du RER E, la ligne 11 et la ligne 9 combinées leur donneraient un accès aux emplois de tout ce secteur de la banlieue et des arrondissements parisiens qui le jouxtent (notamment le 20^{ème}).

Cette interconnexion permettrait de créer une fréquentation à contre courant et d'équilibrer les flux du matin et du soir, voire de réduire les pointes constatées actuellement sur la ligne 9. C'est une opportunité pour résoudre partie des difficultés de cette ligne.

Il paraît au moins nécessaire d'étudier sérieusement cette option. La ville de Montreuil a proposé de contribuer au lancement d'une étude prenant en compte le nouveau contexte créé par la programmation des prolongations du tram T1 et de la ligne 11 du métro.

L'AMUTC demande que cette étude soit engagée dès à présent, dans le cadre de l'étude d'utilité publique de la ligne 11, afin de préserver la possibilité de bénéficier des économies résultant des synergies potentielles entre ces deux ou trois projets.

Le prolongement de la ligne 9 demeure un objectif prioritaire de l'AMUTC. La prolongation de la ligne 11 rend ce projet d'autant plus intéressant pour la ville, le département, la Région et le STIF.

6. Anticiper le pôle de communication hôpital intercommunal

Le prolongement de la ligne 9 du métro se fera à terme. Ce prolongement est en effet inscrit au schéma directeur de la Région en cours d'approbation. Il serait hautement regrettable que le STIF ne saisisse pas l'opportunité de le réaliser dans la foulée de celui de la ligne 11. Ainsi la question n'est pas de savoir si la ligne 9 sera prolongée ou non mais à quel moment cette prolongation sera faite et sur quel tracé exact.

C'est pourquoi l'AMUTC demande que ce prolongement soit pris en compte dans la conception même de la station Hôpital qui a vocation à devenir une correspondance. Dans l'optique d'un maillage du réseau, il est très important d'optimiser ces correspondances afin de réduire la durée du changement de ligne et d'améliorer le confort de passagers qui transitent d'une ligne à l'autre.

Il existe un risque sérieux de gâcher les fonds publics si on ne tient pas compte, dès le départ, des opportunités liées à cette correspondance, même si elle n'est pas mise en service immédiatement. C'est d'autant plus nécessaire qu'il n'est pas impossible, dans la configuration actuelle du projet avec les gares Val de Fontenay au sud et La Folie-Bobigny au nord, qu'une station du segment Est d'Arc Express soit implantée au même endroit. L'AMUTC plaide pour un tel choix qui donnerait toute son efficacité au maillage du réseau et contribuerait puissamment à renforcer l'intérêt et l'utilité du prolongement de la ligne 11. Cela sera un des objets du débat sur Arc Express programmé pour les prochaines semaines.

Rappelons que l'hôpital intercommunal emploie 1 400 personnes auxquelles il convient d'ajouter les patients et les visites de chaque jour. La mise en réseau dont il est question permettrait l'organisation d'un pôle hospitalier de l'Est parisien avec Avicenne (T1 et Arc express), Jean Verdier (T4) plus les hôpitaux parisiens Robert Debré (M11 et T3), Tenon (M3), La croix St Simon (T3 et M9) et Trousseau (T3).

Quoi qu'il en soit, le croisement probable de ces trois lignes en ce lieu aurait des conséquences qui doivent être prises en compte, notamment pour le profil en long des voies et des stations appelées à se superposer : la ligne 11 doit-elle passer au-dessus de la ligne 9 et d'Arc Express ? Une autre disposition est-elle souhaitable ?

Il serait pour le moins imprudent d'arrêter les choix faits pour la ligne 11 sans tenir compte de leurs conséquences pour les autres lignes qui doivent desservir le secteur.

L'AMUTC souhaite être informée des résultats de ces études. Elle demande également que soit prise en compte la demande des habitants qu'une sortie soit prévue vers le croisement entre le boulevard Aristide Briand avec le boulevard de la Boissière, 100 m plus à l'Est.

Le prolongement de la ligne 11 du métro est attendu avec impatience !

Pour résumer, les habitants du haut Montreuil, de Romainville, de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois attendent le prolongement de la ligne 11 avec impatience ! C'est le tracé 2 qui dessert DOMUS et Le Londeau qui recueille la quasi unanimité.

L'AMUTC invite à une réflexion particulière pour la situation des stations :

- La Boissière dont une sortie est souhaitée sur le boulevard du même nom,
- Hôpital intercommunal qui doit être pensée en fonction des possibilités de connexions futures.

L'AMUTC demande une étude d'impact du prolongement de la ligne de métro 9 (Mairie des Lilas, Paul Signac T1, Hôpital intercommunal) sur la fréquentation potentielle de la ligne 11. Ainsi que sur les économies réalisées dans l'hypothèse de travaux de creusement du tunnel en utilisant la plate forme de la rue Gabriel Péri avant son démantèlement et la reconversion de l'espace réservé.