

	<p>Compte-Rendu de la rencontre avec Monsieur Benjamin CLAUSTRE, RATP, directeur de l'Agence de Développement Territorial pour la Seine Saint-Denis 27 février 2012, 14h00 à 16h00</p>
---	---

Pour la RATP : Monsieur Benjamin CLAUSTRE

Pour l'AMUTC : Alain FABRE président, Maurice FAY, Frédéric MARION, René MEHEUX

I Prolongement de la ligne 11

A la demande de l'AMUTC, Monsieur Claustre fait le point sur l'état d'avancement du prolongement de la ligne 11. Il indique ainsi qu'une commission de suivi s'est réunie le 09/02/2012 portant sur le compte-rendu des études complémentaires.

Il précise qu'il y aura une amélioration de l'accessibilité de la station Boissière (voir le plan joint en annexe). Elle sera décalée vers le Sud. Le tracé aura donc un rayon de courbure plus prononcé pour prendre en compte ce nouveau positionnement.

L'AMUTC demande des précisions sur la façon dont seront créées les stations Hôpital et Boissière.

Monsieur Claustre explique que les travaux seront réalisés en tranchée ouverte, processus le plus simple, qui nécessitera plusieurs mois de travaux et un schéma de circulation adapté en conséquence. L'AMUTC évoque ensuite l'éventualité que la ligne 11 passe d'une technologie pneu à une technologie fer, comme cela avait été cité dans certaines études. Monsieur Claustre informe que le STIF a acté le fait que la ligne 11 serait toujours sur pneu. Le passage de pneu au fer serait très coûteux et pénalisant dans sa phase de réalisation, notamment du fait de la nécessité de remplacer toute la voie sur la ligne existante. En effet, il faudrait travailler à la fois sur la voie et son environnement. Or, le prolongement de la 11 est déjà coûteux : plus de 820 M€ d'euros, hors matériel roulant, mais en tenant compte de la construction du Site de Maintenance et de Remisage (SMR).

L'AMUTC s'étonne de ce coût, puisque, à sa connaissance, une évaluation courante est de l'ordre de 100 M€ d'euros le kilomètre. Monsieur Claustre confirme que ce chiffre est effectivement un ordre de grandeur. Mais, il faut prendre en compte la réalisation de six gares plus le SMR qui pèsent beaucoup dans le coût.

L'AMUTC demande ensuite où en sont les financements des travaux.

Monsieur Claustre indique qu'il ne possède pas d'informations pour l'instant. Il faut attendre le prochain Contrat Plan Etat-Région (CPER) prévu en 2013.

II Prolongement de la ligne 9

L'AMUTC rappelle les attentes très fortes de la population des Hauts de Montreuil pour son prolongement jusqu'à l'Hôpital intercommunal. Ainsi que les avantages en coût et en services pour une réalisation dans la foulée du prolongement de la M11. L'AMUTC décrit ses idées quant à la réutilisation du tunnelier utilisé pour le prolongement de la ligne 11 pour effectuer le prolongement de la ligne 9. Elle effectue une présentation de trois possibilités de tracés de prolongement de la ligne 9 (tracés joints en annexe), à partir de la plate-forme de forage de la M11 et en tenant compte des rayons de courbure.

Monsieur Claustre déclare que cette réutilisation du tunnelier n'est pas si simple. En effet, même si les lignes sont très proches, cela correspond à deux chantiers différents.

En premier, il faudrait faire des études d'opportunité sur le prolongement de ligne 9, or cela relève du domaine d'étude du STIF. Il explique que notre réflexion lui apparaît trop précoce pour pouvoir coupler le prolongement de la 9 avec le prolongement de la 11, en l'état des projets actuels. Il convient que, a priori, la question essentielle est celle de la compatibilité des calendriers et des financements.

Monsieur Claustre précise que l'utilisation de tranchées ouvertes pour prolonger une ligne n'est plus utilisée. Cela génère trop de difficultés en surface, alors que l'utilisation d'un tunnelier est bien plus performante. Il signifie ainsi que nous arrivons trop tard pour faire concorder le prolongement de la 9 avec celui de la 11. Il faudrait que les études de la 9 soient déjà lancées. Il précise également que, pour évaluer le coût du prolongement de la M9, en première approche, il vaudrait mieux prendre les chiffres actualisés du prolongement de la ligne 12.

L'AMUTC indique que nous ne baisserons pas les bras et continuerons d'activer notre réseau de relations pour que le prolongement de la 9 devienne réalité.

Monsieur Claustre signale qu'il existe actuellement une convention entre la RATP et le Conseil Général du 93 qui prévoit une réflexion sur l'amélioration de la desserte du secteur Montreuil – Bagnolet, sans privilégier de tracé

III Ascenseurs à la Mairie de Montreuil

L'AMUTC évoque les différentes difficultés quant à la mise à disposition des ascenseurs à la Mairie de Montreuil.

Monsieur Claustre est informé de ces problèmes, en cours de résolution. Les ascenseurs devraient être opérationnels en avril 2012

IV Bornes Informations Voyageurs (BIV)

L'AMUTC décrit les problèmes de fonctionnement de certaines BIV dans les abribus et le fait que certains abribus ne sont pas équipés, ni éclairés.

Monsieur Claustre précise que, par convention, les BIV sont installées en priorité aux arrêts des bus Mobiliens et ensuite dans les arrêts les plus fréquentés. Les autres sont réputés non équipés de BIV.

Il indique que l'alimentation des BIV est raccordée sur le réseau de la Ville. Les conventions avec Decaux (publicité) lui transfèrent, en général, la responsabilité du raccordement. Par contre, la maintenance des BIV dépend de la RATP. Il souhaite que nous lui fassions parvenir notre fichier état des lieux de la luminosité des abribus et des BIV à Montreuil.

V Tram T1

Monsieur Claustre confirme que le dossier avance. Il précise que le dossier d'études d'impact doit être finalisé pour avril pour que l'enquête publique puisse se tenir fin 2012.

L'AMUTC rappelle alors le blocage encore récemment confirmé du T1 à Noisy-Le-Sec.

Monsieur Claustre informe qu'une réunion doit avoir lieu entre la RATP et Noisy-Le-Sec dans les jours qui viennent. De plus, il expose que la voie unique n'est pas une bonne solution pour le passage par la rue Jean Jaurès, car cette solution implique beaucoup de contraintes d'exploitation. La RATP est plus favorable à la solution d'une double voie banalisée Tram et Voitures en Zone 30, voire 20.

Monsieur Claustre indique que la négociation avance bien pour l'implantation du SMR à Montreuil.

L'AMUTC souligne le problème des deux terminus, Nord et Sud à Bobigny, devant la Trésorerie Générale. Monsieur Claustre indique que la RATP étudie une façon de tenir compte de ce problème.

L'AMUTC cherche ensuite à avoir des précisions quant au positionnement de la gare à Val de Fontenay. Monsieur Claustre décrit que le Tram arrivera à Val de Fontenay par la nationale, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. Le terminus sera sur la nationale et il existera une connexion avec le TVM (Trans Val de Marne).

VI Bus

L'AMUTC demande si des renforts de bus sont prévus sur les lignes Montreuilloises.

Monsieur Claustre indique qu'a priori, il n'y a pas de renfort prévu par le STIF en 2012. Quant au passage du 301 en Mobilien, cela sera examiné dans le cadre du futur PDUIF (Plan de Déplacement Urbain Ile-de-France)

OISSIÈRE





