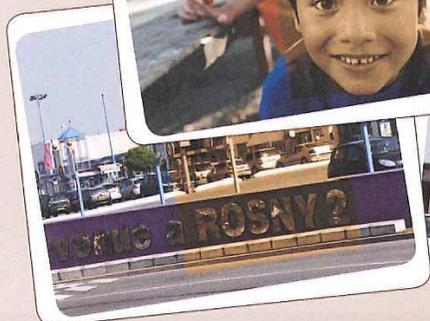


Prolongement de la ligne 11 à l'est



Réponses des maîtres d'ouvrage conjoints
au procès-verbal de synthèse du 4 novembre 2013
relatif aux observations inscrites
dans les registres et des courriers reçus
pendant la période d'enquête publique
(du 16 septembre 2013 au 30 octobre 2013)

A l'attention de la Commission d'enquête

Le 18 novembre 2013

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Sommaire

I Objet et modalités de l'enquête d'utilité publique..... 5

I.I	Maître d'ouvrage.....	6
I.II	Le Projet soumis à l'enquête	7
I.III	L'enquête publique.....	9
I.III.1	Objet	9
I.III.2	Autorité compétente	9
I.III.3	La Commission d'enquête	9
I.III.4	Traitement des observations	10
I.III.5	Procès-verbal de synthèse de la Commission d'enquête.....	11

II Réponses des maîtres d'ouvrage conjoints aux thèmes identifiés procès-verbal de synthèse 13

II.I	Thème 1 : Positionnement de la station La Boissière	14
II.II	Thème 2 : Traitement acoustique sur le viaduc entre la station La Boissière et londeau-Domus.....	24
II.III	Thème 3 : Techniques et méthodes de travaux, les mesures visant à éviter les fissures ; mais également sur d'éventuelles vibrations sur le bâti en surface après la mise en service	29
II.IV	Thème 4 : Matériel roulant.....	32
II.V	Thème 5 : Calendrier de travaux de la ligne 11	36
II.VI	Thème 6 : Devenir des lignes de bus après la mise en service de la ligne 11 (48, 318, 105, et 332)	38
II.VII	Thème 7 : Nature des travaux prévus pour les propriétaires et résidents de la villa Brazza à romainville.....	43

III Réponses des maîtres d'ouvrage conjoints aux courriers des élus et associations..... 46

III.I	Réponse aux courriers	47
III.I.1	Réponse des maîtres d'ouvrage conjoints aux courriers traitant d'un thème commun : le positionnement de la station La Boissière.....	47
III.I.2	Réponse des maîtres d'ouvrage conjoints aux courriers traitant d'un thème commun : le prolongement de la ligne 9.....	48



I Objet et modalités de l'enquête d'utilité publique

Prolongement de la ligne 11 à l'est



I.I MAÎTRE D'OUVRAGE

L'organisation de la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 11 fait l'objet d'une particularité.

Selon l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi ORTF, reprise à l'article L. 1241-4 du Code des transports, stipule, en son article 1-II dernier paragraphe, que :

« Le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau Ferré de France (RFF), la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie Autonome des Transports Parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »

Cette maîtrise d'ouvrage conjointe s'applique aux opérations décidées à partir 1^{er} janvier 2010.

Une convention, prévue par l'article L. 1241-4 du Code des transports, sera établie entre le STIF et la RATP. Cette convention aura pour objet de préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par ces deux établissements, notamment en termes de responsabilité.

Par ailleurs, en application de l'article L. 2142-3 du Code des transports, la Régie Autonome des Transports Parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau Ferré de France. A ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure.

La RATP sera propriétaire des ouvrages construits dans le cadre ainsi défini en application de l'article 19 du décret du 23 mars 2011 qui précise en effet que les biens résultant des opérations de prolongement direct de lignes réalisées sous la co-maîtrise d'ouvrage entre le STIF et la RATP, et qui sont des biens constitutifs de l'infrastructure suivent le régime de propriété de l'infrastructure.

Les deux maîtres d'ouvrages sont :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)	La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)
 L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France	
Adresse : 41, rue de Châteaudun 75009 PARIS	Adresse : 12, rue de Bercy 75012 PARIS
Représentant : Sophie MOUGARD, Directrice Générale	Représentant : Pierre MONGIN, Président-Directeur Général

La Maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 11 du métro parisien est donc une maîtrise d'ouvrage conjointe. De la sorte, la DUP du projet de prolongement de la ligne 11 est demandée au bénéfice des deux maîtres d'ouvrage conjoints, le STIF et la RATP.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



I.II LE PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE

Le projet soumis à l'enquête publique consiste en un **prolongement de la ligne 11 après son terminus actuel à la station Mairie des Lilas et l'atelier des Lilas, jusqu'à la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier**, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93).

Les objectifs de ce projet sont principalement d'encourager une mobilité durable par le maillage des modes lourds dans l'Est parisien et d'accompagner le développement local des territoires traversés, notamment les nombreux projets urbains.

L'extension envisagée de **5.7 km environ** (longueur en service commercial), ponctuée de 6 stations nouvelles, dessert les communes des Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois. Elle portera la longueur totale exploitée de la ligne 11 à 12,2 km.

Le projet s'insère **principalement en souterrain** avec des stations enterrées. En raison de la topographie marquée du territoire, le tracé comporte un **viaduc sur une longueur de 600 m environ**, avec une station aérienne.

Le tracé proposé présente les caractéristiques suivantes :

- à partir du tunnel existant d'arrière-gare de la station Mairie des Lilas et de l'atelier des Lilas, situés sous le boulevard de la Liberté aux Lilas, le tracé rejoint la station **Liberté**, située dans le quartier des Sentes, en limite des communes des Lilas et de Romainville ;
- le tracé se poursuit en souterrain jusqu'à la station **Place Carnot** à Romainville, en correspondance avec le tramway T1 qui sera prolongé jusqu'à Val de Fontenay ;
- la ligne circule ensuite sous l'avenue Kérautret, franchit l'autoroute A3 en tunnel et dessert le Centre Hospitalier Intercommunal André Grégoire à Montreuil, au moyen de la station **Hôpital** ;
- le tracé se poursuit, toujours en souterrain, jusqu'à la station **La Boissière**, en limite du plateau de Romainville, à l'intersection des communes de Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec et Montreuil ;
- en raison de la topographie marquée du territoire, le tracé se prolonge ensuite en **viaduc** sur une longueur de 600 m environ, avec une station aérienne **Londeau-Domus** à proximité du centre commercial Domus ;
- au niveau de l'échangeur autoroutier A3/A86, le tracé repasse en souterrain pour accéder à la **station terminus de Rosny-Bois-Perrier**, en correspondance avec le RER E et la future ligne Orange du Grand Paris Express.

Le projet nécessite la réalisation d'un nouvel **atelier et zone de garage** des rames pour l'ensemble de la ligne 11. En effet, l'atelier étant dans l'axe de la ligne existante, le prolongement nécessite son démantèlement. Par ailleurs, l'atelier et les infrastructures de maintenance sont de dimensions trop restreintes pour accueillir l'ensemble des rames de cinq voitures. La maintenance d'un matériel de nouvelle génération doté d'une intercircularité entre les voitures y est impossible.

Un nouveau site est donc nécessaire au prolongement de la ligne pour réaliser les opérations d'entretien, de nettoyage, de réparation et de garage des rames. Il remplacera le site actuel des Lilas qui sera démantelé. Le nouvel atelier et les voies de garage seront implantés à proximité de l'échangeur A3/A86.

Un tunnel de raccordement d'environ 150 m au-delà de l'arrière gare de Rosny-Bois-Perrier sera créé pour relier ce nouvel atelier au tunnel principal.

Ce tracé, en plus des stations nouvelles, est ponctué d'un certain nombre **d'ouvrages de service**, nécessaires au fonctionnement de la ligne, qui permettent l'accès au tunnel par les services de secours, la ventilation du tunnel et des stations, la récupération des eaux d'infiltration et l'alimentation électrique de la ligne, des équipements du tunnel, des stations et des ouvrages de service.

Un **matériel roulant de nouvelle génération** sera mis en service dans le cadre du prolongement. Les rames de la ligne 11 passeront ainsi de 4 à 5 voitures, permettant de répondre à l'augmentation de trafic liée au prolongement. Les quais des stations existantes permettent l'accueil de telles rames.

Toutefois, les nouvelles rames, plus capacitaires, risquent d'engendrer des flux de voyageurs plus importants dans les stations existantes de la ligne 11 en cas de situations perturbées. Certaines des 13 **stations existantes devront donc être adaptées** pour respecter la réglementation en matière d'évacuation via la création de dégagements supplémentaires. Il s'agit des stations Hôtel de Ville, Goncourt, Belleville, Pyrénées, Jourdain, Place des Fêtes, Télégraphe et Mairie des Lilas. Les stations Porte des Lilas et Mairie des Lilas seront rendues accessibles à l'aide d'ascenseurs.

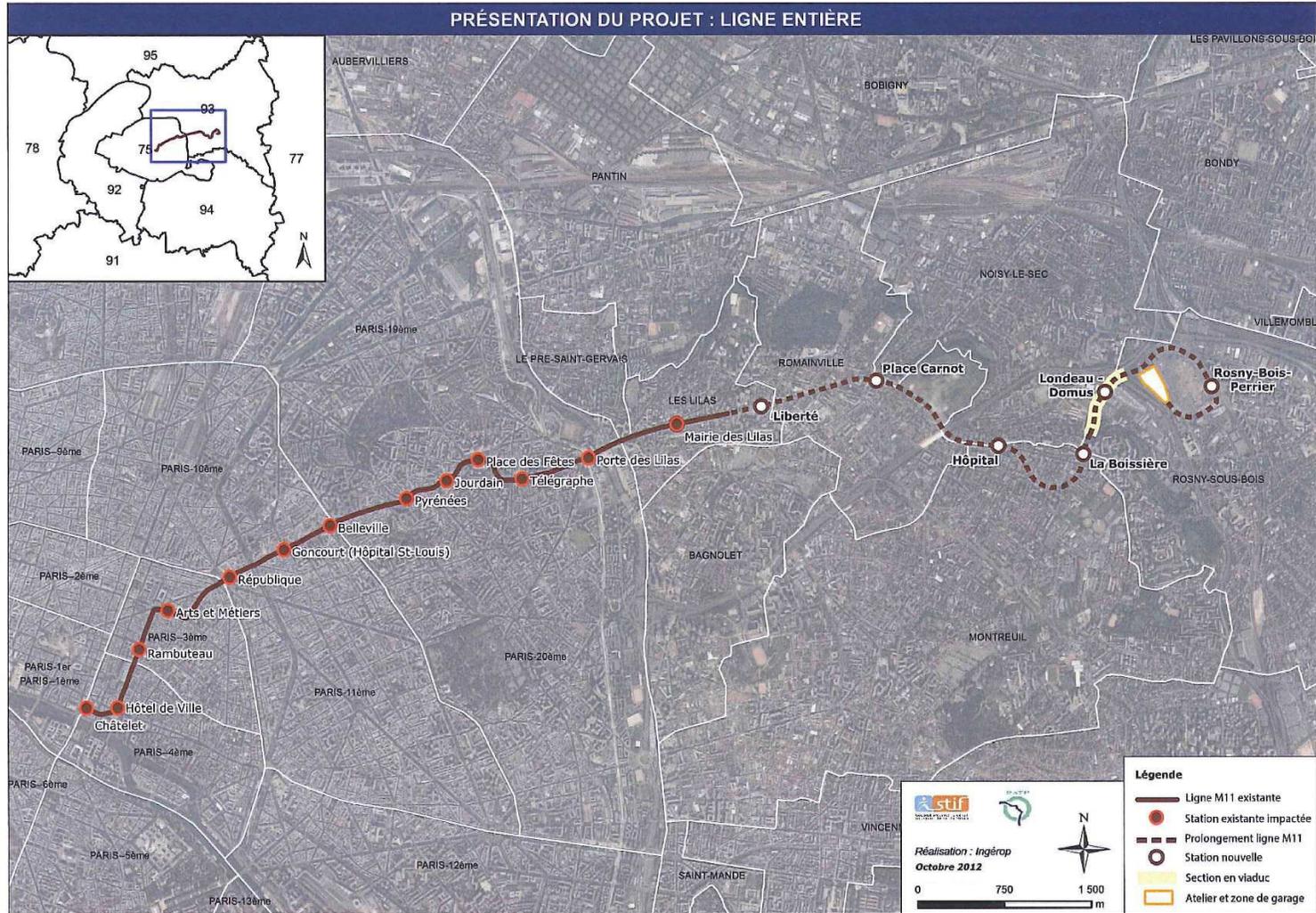
Par ailleurs, **des adaptations seront réalisées sur toutes les stations existantes**, des nouveaux locaux techniques seront notamment créés. Les stations Châtelet, Rambuteau, Arts et Métiers, République et Porte des Lilas seront donc légèrement impactées par le projet.

Enfin, l'enquête publique a porté également sur une mise en compatibilité des documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique. Cette démarche est nécessaire pour les plans locaux d'urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93)

Prolongement de la ligne 11 à l'est



PRÉSENTATION DU PROJET : LIGNE ENTIÈRE



Prolongement de la ligne 11 à l'est



I.III L'ENQUÊTE PUBLIQUE

I.III.1 Objet

Conformément à l'**arrêté interprefectoral n°2013 – 2309 du 20 août 2013**, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93), cette enquête s'est déroulée du lundi 16 septembre 2013 au mercredi 30 octobre 2013 inclus soit 45 jours consécutifs.

Cette enquête concerne les communes suivantes :

Communes	Département
Les Lilas Romainville Montreuil Noisy-le-Sec Rosny-sous-Bois	93 – Seine Saint Denis
Paris (1 ^{er} , 3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 10 ^{ème} , 11 ^{ème} , 19 ^{ème} , 20 ^{ème})	75 - Paris

L'enquête publique « a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions [...] afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous éléments nécessaires à son information » (Art. L.123-3 du Code de l'Environnement).

I.III.2 Autorité compétente

L'autorité compétente pour organiser l'enquête est le Préfet coordonnateur, conformément à l'article R11-14-6 du Code de l'expropriation.

I.III.3 La Commission d'enquête

L'enquête publique a été conduite par une commission d'enquête ainsi constituée :

Président :

Monsieur Daouda SANOGO, chef d'entreprise

Membres titulaires :

Monsieur Francis VITEL, ancien cadre socio-administratif retraité

Madame Brigitte BELLACICCO, attachée territoriale retraitée

Suppléant :

Monsieur Joanny DURAFOUR, ingénieur conseil

Prolongement de la ligne 11 à l'est



I.III.4 Traitement des observations

Afin de mieux répondre aux interrogations des riverains, usagers, élus et partenaires locaux émises pendant l'enquête publique ainsi que d'anticiper les commentaires ou interrogations de la Commission d'enquête, les maîtres d'ouvrage conjoints ont souhaité prendre connaissance au fur et à mesure des observations et remarques inscrites dans les registres de l'enquête publique du projet de prolongement de la ligne 11 à l'Est. Cette démarche a été engagée avec l'accord préalable de la Commission d'Enquête.

Les avis ont été regroupés par grandes thématiques identifiées par la Commission d'enquête. Chaque thématique comprend :

- Les parties concernées du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (**Partie 1**)
- Une réponse des maîtres d'ouvrage conjoints (**Partie 2**)
- Des observations de la Commission d'enquête (**Partie 3**)

Conformément à l'article 15 de l'arrêté interpréfectoral d'ouverture de l'enquête publique, la Commission d'enquête a établi un procès-verbal des observations inscrites dans les registres et des courriers reçus pendant la période d'enquête.

Avant sa remise aux maîtres d'ouvrage conjoints le 4 novembre 2013, ce procès-verbal a fait l'objet d'une discussion avec la Commission d'enquête, le jeudi 31 octobre 2013.

Les maîtres d'ouvrage conjoints ont disposé d'un délai de quinze jours (art.15 de l'arrêté interpréfectoral n°2013-2309 du 20 août 2013 du projet) pour remettre ce rapport à la Commission d'Enquête après la remise du procès-verbal (4 novembre 2013), soit au plus tard le 19 novembre 2013.

Un premier recensement des observations et avis déposés dans les registres a été effectué pour évaluer le nombre de remarques par commune du prolongement et pour Paris, pour chaque arrondissement concerné. **Ces chiffres ci-dessous sont indicatifs et expriment le nombre d'avis déposés pendant l'enquête sur les registres et précisent également le nombre de courriers adressés à la Commission d'enquête.**

Communes		Nombre d'avis
Les Lilas		17
Romainville		20
Montreuil		157
Noisy-le-Sec		81
Rosny-sous-Bois		18
Ville de Paris	1 ^{er}	1
	3 ^{ème}	2
	4 ^{ème}	2
	10 ^{ème}	2
	11 ^{ème}	1
	19 ^{ème}	6
	20 ^{ème}	11
Courriers réceptionnés durant la période de l'enquête publique		16*
Total		334

* 17 courriers ont été réceptionnés par la Commission d'enquête (Cf. Procès Verbal de synthèse du 4 novembre 2013), cependant 1 courrier est arrivé hors délais de l'enquête publique (du 16 septembre au 30 octobre 2013).



Enquête Publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de mairie des Lilas à Rosny bois Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93).

I.III.5 Procès-verbal de synthèse de la Commission d'enquête

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

RELATIF

À

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE AUX TRAVAUX DE PROLONGEMENT À L'EST DE LA LIGNE 11 DU MÉTRO PARISIEN DE MAIRIE DES LILAS À ROSNY BOIS PERRIER, À L'AMÉNAGEMENT DES STATIONS EXISTANTES ET À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU) DES VILLES DES LILAS, ROMAINVILLE ET ROSNY-SOUS-BOIS (93)

Établi en application de l'article 15 de l'arrêté inter préfectoral n° 2013 - 2309 du 20 Août 2013.

Ce jour, le 4 Novembre 2013, M. Daouda SANOGO, Président de la Commission d'Enquête désigné par décision n° E13000016/93 du 10 Juillet 2013 du Tribunal administratif de Montreuil, pour conduire l'enquête publique relative aux travaux de prolongement à l'est de la ligne 11 du métro parisien de Mairie des Lilas à Rosny bois Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-Sous-Bois (93).

Il établit le présent procès-verbal en application l'article 15 de l'arrêté inter préfectoral n° 2013 - 2309 du 20 Août 2013, précisant que : « dès réception du registre et des documents annexés, le Président de la Commission d'Enquête rencontrera, dans la huitaine, le responsable du projet, et lui communiquera les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles ».

Les observations écrites ou orales qui ont été présentées pendant l'enquête publique, font l'objet de la note en annexe et qui fait partie intégrante du présent procès-verbal.

En application des dispositions précitées, Les Maîtres d'Ouvrage (STIF et RATP) sont invités à produire dans un délai de (15) quinze jours à compter de la remise du présent procès-verbal, un mémoire en réponse aux observations rappelées ci-dessous.

M. Daouda SANOGO
Président Commission d'Enquête Ligne 11.

Président : M. SANOGO.
Membres titulaires : M. VITEL et Mme BELLACICCO.
Suppléant : M. DURAFOUR.

E13000016/93

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Enquête Publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93).

Enquête Publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93).

I. TABLEAU DES OBSERVATIONS DEPOSEES PENDANT LA DUREE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

Pendant la durée de l'enquête publique qui s'est tenue du 16 Septembre au 30 Octobre 2013, la commission a recueilli un nombre total de **336** avis formulés dans les registres d'enquête qui étaient mis à la disposition dans les mairies et répartis comme suit :

	COMMUNES	NOMBRES D'AVIS	
AVIS DES REGISTRES D'ENQUETE	Les Lilas	17	
	Romainville	20	
	Montreuil	157	
	Noisy-Le-Sec	81	
	Rosny-sous-Bois	18	
	Ville de Paris	1er	1
		3è	2
		4è	2
		10è	2
		11è	1
19è		6	
	20è	11	
COURRIERS ARRIVES AU SIEGE DE L'ENQUETE PUBLIQUE		17	
Arrivé hors délais		1	
TOTAL		336	

II. THEMES ABORDES PENDANT LA DUREE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.

Parmi les observations formulées, plusieurs thèmes ont été évoqués par les habitants, les associations, ou les élus.

Le projet de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro de Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier a été accueilli très favorablement, et est très attendu au vu des observations formulées.

Un grand nombre d'avis exprimé provient de la ville de Montreuil, qui prend la forme d'une pétition initiée par l'association ASB 11, concernant la station Boissières.

Les avis émanant des villes de Noisy-le-Sec et Rosny-Sous-Bois, expriment une grande inquiétude sur la partie aérienne du tracé de la ligne 11, des éventuelles nuisances sonores qui en pourraient en découler et s'interrogent donc sur le traitement acoustique du viaduc.

Certains habitants souhaitent également être rassurés sur les techniques et méthodes de travaux et les fissures éventuelles qui pourraient apparaître sur le bâti en surface.

La Commission d'Enquête invite donc les maîtres d'ouvrages à apporter des éclairages sur les thèmes suivants :

- Le positionnement de la future station Boissières à Montreuil, qui de par le positionnement envisagé génère un nombre important d'expropriations sur une parcelle ;
- Le traitement acoustique sur le viaduc entre la station Boissières et Londeau Domus ;
- Les techniques et méthodes de travaux, les mesures visant à éviter les fissures ; mais également sur d'éventuelles vibrations sur le bâti en surface après la mise en service ;
- Le choix du matériel roulant ;
- Le calendrier des travaux ;
- Le devenir des lignes de bus après la mise en service de la ligne 11 (48, 318, 105, et 332) ;
- La nature des travaux prévus pour les propriétaires et résidents de la Villa Brazza à Romainville ;

Par ailleurs, la Commission d'Enquête encourage les maîtres d'ouvrages à répondre aux courriers des élus et des associations.

Fin du procès-verbal de synthèse.

Président : M. SANOGO
 Membres titulaires : M. VITEL et Mme BELLACICCO
 Suppléant : M. DURAFOUR

Président : M. SANOGO
 Membres titulaires : M. VITEL et Mme BELLACICCO
 Suppléant : M. DURAFOUR

EJ300091693

L1300091693

II.IV THÈME 4 : MATÉRIEL ROULANT

II.IV.1 Parties du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique traitant de ce thème :

- Pièce A – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives - Chapitre I Objet et conditions de l'enquête I.II Projet soumis à l'enquête
- Pièce A – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives - Chapitre II Insertion du dossier dans la procédure administrative II.I.2 La concertation publique II.I.2.3 Bilan de la concertation
- Pièce B – Notice explicative - Chapitre II Justification du parti d'aménagement II.I Le projet avant l'enquête II.I.2 La concertation publique II.I.2.3 Bilan de la concertation & II.I.3 Cohérence du projet avec le bilan de la concertation
- Pièce B – Notice explicative - Chapitre III Description du projet III.II Inscription dans le système de déplacements - III.II.1 Offre de transport et exploitation
- Pièce F – Evaluation économique et sociale - Chapitre I Conditions et coûts du projet I.III Coûts de construction du projet & I.IV Coûts d'entretien et d'exploitation de construction du projet
- Pièce F – Evaluation économique et sociale - Chapitre IV Incidences sur les transports existants et compatibilité avec les schémas directeurs applicables IV.I Inscription dans le système de déplacements IV.I.1 Offre de transport et exploitation
- Pièce F – Evaluation économique et sociale - Chapitre IV Incidences sur les transports existants et compatibilité avec les schémas directeurs applicables IV.II Evaluations de trafic
- Pièce F – Evaluation économique et sociale - Chapitre V Bilan socioéconomique V.III Coûts du projet
- Pièce G – Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre I Description du projet dans la partie I.III.1 Offre de transport et exploitation I.III.1.1 Choix du mode & I.III.1.2 Variantes d'exploitation.
- Pièce G – Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre II Résumé non technique dans la partie II.II Présentation du projet II.II.5 Le matériel roulant.
- Pièce G – Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre III Etat Initial III.V.2 Transports en commun III.V.2.1 La ligne actuelle
- Pièce G – Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre IV Analyse des effets et mesures pour éviter et réduire les effets négatifs IV.III Effets positifs et négatifs notables du projet à court, moyen et long terme sur l'environnement ou la santé humaine en phase exploitation et mesures proposées (effet permanents) IV.III.4 Effets permanents sur les Transports et déplacements IV.III.4.3 Fréquentation des transports collectifs
- Pièce G – Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre VII Solutions de substitution et raisons pour lesquelles le projet a été retenu VII.I.2 La Concertation publique VII.I.2.3 Bilan de la concertation.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



II.IV.2 Réponse des maîtres d'ouvrage conjoints

Il est au préalable rappelé que le choix du matériel roulant est de la seule compétence des maîtres d'ouvrage qui se prononcent au terme d'études prenant en compte les difficultés technique propres à chaque projet. Néanmoins, au regard des interrogations de la commission d'enquête, les maîtres d'ouvrage conjoints sont en mesure d'apporter les éléments de réponse suivants :

a) Rappel concernant le matériel roulant présent aujourd'hui

Le matériel roulant actuel et les caractéristiques d'exploitation de ligne sont présentées dans la partie Pièce G - Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre III Etat Initial III.V.2 Transports en commun III.V.2.1 La ligne actuelle p 275 du Dossier d'enquête.

La ligne actuelle n'est pas considérée comme saturée, l'offre mise en place en heures de pointe du matin (capacité théorique de 15 900 voyageurs) étant suffisante vis-à-vis de la fréquentation observée sur le tronçon le plus chargé (11 800 voyageurs/h).

Les difficultés évoquées sont notamment liées à l'absence d'intercirculation entre les voitures des rames ce qui a pour effet de concentrer les voyageurs sur les deux premières voitures.

b) Le matériel roulant envisagé dans le cadre du prolongement

Etudes réalisées et observations recueillies en amont de la constitution du Dossier d'enquête

Le matériel roulant, en liaison avec la question de l'exploitation a été identifié dès les premières phases d'étude de niveau DOCP comme un élément à enjeu du projet de prolongement. **Les éléments présentés à l'enquête publique sont donc la résultante de l'ensemble successif de ces étapes, que ce soit au stade DOCP adopté par le Conseil du STIF de décembre 2009, ou du Bilan de la concertation adopté le 9 février 2011.** A cette occasion, le Conseil du STIF avait indiqué que pour répondre aux observations soulevées pendant la concertation, un certain nombre d'éléments feraient l'objet d'études complémentaires, notamment sur l'évolution du matériel roulant et de son exploitation

Ces points sont expliqués notamment dans la partie Pièce B - Notice explicative - Chapitre II Justification du parti d'aménagement II.I Le projet avant l'enquête II.I.2 La concertation publique II.I.2.3 [Bilan de la concertation](#) & II.I.3 [Cohérence du projet avec le bilan de la concertation page 23](#).

Le matériel roulant suite aux études de niveau Schéma de principe en vue de constituer le Dossier d'enquête publique

Les études ont confirmé la nécessité de mettre en place un matériel roulant de nouvelle génération sur pneu (MPNG) avec une intercirculation. Ce matériel sera conduit manuellement et sera constitué de 5 voitures par rames.

La mise en place de ce nouveau matériel est lié au prolongement de la ligne 11. En effet, la nouvelle génération de matériel roulant sur pneu (MPNG) ne pourrait pas être entretenue dans les installations existantes (atelier souterrain des Lilas) situées en arrière gare de la station Mairie des Lilas. La configuration et l'exiguïté de celui-ci n'est pas compatible avec les outils de maintenance que nécessitent les nouveaux matériels (accès aux équipements situés sur le toit, capacité de levage sur la rame complète car l'intercirculation ne permet pas de faire le levage voiture par voiture)

Impact du nouveau matériel roulant sur la capacité de la ligne

Les caractéristiques de l'infrastructure du prolongement réalisées, permettent le maintien de l'intervalle de passage et de l'amplitude horaire de la ligne actuelle, en particulier l'intervalle de passage à l'heure de pointe de 1 minute 45 secondes. Pour maintenir l'intervalle de passage en heure de pointe de 1 minute 45 secondes, 41 rames seront nécessaires.

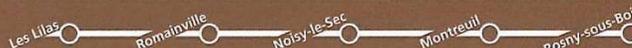
Le matériel roulant de nouvelle génération (MPNG) retenu pour le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, avec 5 voitures par rames, permet de transporter 570 voyageurs sur la base de 4 personnes au m² (capacité du train) ce qui augmente la capacité de chaque rame de 25%.

En conséquence, la capacité en heure de pointe sera portée à près 19 700 voyageurs à l'heure de pointe.

Dans le même temps, les études d'évaluation de trafic à l'horizon 2020 ont été réalisées en tenant compte à la fois des développements urbains prévus par le projet de SDRIF et des projets urbains des collectivités, sur la base d'hypothèses de développement urbain fournies par l'Institut d'Aménagement Urbain Ile-de-France (IAU-IdF). Ces études ont montrées que le tronçon le plus chargé se situerait toujours au niveau de l'interstation Goncourt - République, où elle atteindra 15 600 utilisateurs à l'heure de pointe du matin.

La différence entre la capacité de la ligne 11 avec le matériel roulant de nouvelle génération (19 700 voyageurs/ heure) et la charge maximale de 15 600 utilisateurs à l'heure de pointe du matin permet aux maîtres d'ouvrage de transporter les voyageurs de la ligne 11 dans de bonnes conditions de confort.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Les nouvelles rames MPNG seront équipées d'une intercircularité entre les voitures (comme sur la ligne 1 par exemple) qui favorise la répartition des voyageurs à comparer de la situation actuelle. Le déploiement de ce nouveau matériel roulant s'accompagnera de la mise en œuvre d'un nouveau système d'exploitation dit OCTYS. Celui-ci améliore la qualité de l'exploitation et la ponctualité des trains grâce à sa plus grande souplesse. Déjà mis à l'œuvre sur d'autres lignes (3, et 5 notamment), il permet des progrès significatifs sur la qualité de l'exploitation et du service offert aux voyageurs.

Enfin, si la fréquentation de la ligne venait à augmenter, la conception de l'infrastructure est :

- compatible avec une exploitation à 95 secondes grâce notamment au système OCTYS si cela s'avérait nécessaire à moyen terme,
- automatisable à plus long terme grâce à la conception des infrastructures (voir paragraphe ci-après).

De plus, la ligne bénéficiera à terme de l'offre alternative de déplacement du Grand Paris Express grâce à sa connexion à hauteur de Rosny-Bois-Perrier.

Mode de roulement du matériel roulant

Ces questions sont abordées Pièce B – Notice explicative - Chapitre III Description du projet III.II Inscription dans le système de déplacements - III.II.1 Offre de transport et exploitation page 115.

La ligne 11 actuelle a pour particularité de présenter un tracé sinueux et comportant de fortes pentes, notamment sur la section République / Porte des Lilas, bien adapté au matériel roulant pneumatique ce qui explique la mise en circulation d'un tel type de matériel roulant sur cette ligne, première équipée, en 1956.

Le matériel roulant étant renouvelé intégralement de manière conjuguée avec la réalisation du prolongement, une étude a été réalisée sur la possibilité de remettre cette ligne en roulement fer. Les études sur ce sujet ont montré que cela serait défavorable à la fois aux voyageurs mais aussi aux riverains :

- **La conversion de la ligne du mode pneu au mode fer nécessite de lourds travaux afin d'offrir une ligne avec une voie fer de même niveau que les autres lignes de métro à roulement fer du réseau de métro parisien. Cela entraînerait des travaux importants et complexes entraînant une fermeture complète de la ligne durant plusieurs années (fermeture estimée d'environ 2,5 années).** Si l'exploitation de la ligne était maintenue, la durée des travaux seraient encore allongée avec une exploitation perturbée durant la réalisation de ceux-ci (durée estimée de 6 à 8 années de travaux en fonction des possibilités de travaux sur les mois d'été).

De plus, durant toute cette phase chantier, les riverains auraient à subir des nuisances nocturnes importantes.

- En phase définitive, **en raison de son tracé très sinueux et des pentes observées, le temps de parcours de la ligne serait augmenté de 8%** au détriment des voyageurs, ce qui nécessiterait également l'achat de rames supplémentaires avec un impact financier à prendre en compte pour maintenir l'intervalle de 1 minute 45 secondes à l'heure de pointe.

Pour les riverains, les nuisances vibratoires seraient plus importantes avec le mode fer sur les secteurs situés dans Paris, sachant que certaines sections ne pourraient être équipées de tapis réduisant les vibrations.

Le passage au mode fer sur la ligne 11 serait également contraignant du point de vue technique et financier :

- **Les caractéristiques de pente et de sinuosité de la ligne 11 actuelle obligent à mettre en place un matériel fer spécifique car sur-motorisé** et équipé de capacités de freinages supérieures pour s'adapter aux caractéristiques de pente et de profil de la ligne 11. Le coût unitaire d'acquisition des rames serait renchéri à comparer d'autres lignes.
- **La période transitoire d'adaptation de l'infrastructure de la ligne 11 représente un coût d'investissement élevé, supérieur à 100MC**, au regard des économies d'exploitation attendues (pour rappel : coûts d'exploitation du prolongement de 28MC/an pour la première année).

L'enjeu de la transition énergétique concerne la réduction de la consommation d'énergie et également l'utilisation d'énergies dé-carbonées et moins polluantes.

Concernant les questions de consommation énergétique, le matériel de type MPNG apportera une réduction significative de la consommation d'énergie par rapport au matériel actuel grâce à la récupération d'énergie au freinage.

Si le matériel fer consomme moins d'énergie que le pneu, sa sur-motorisation en raison du profil de la ligne 11 réduirait l'écart habituellement observé sur les autres lignes, diminuant donc cet avantage.

De plus, la conversion nécessiterait une fermeture partielle de la ligne sur plusieurs années voir complète pendant plus de deux ans, entraînant de ce fait la mise en place d'un service de substitution avec de nombreux bus roulant avec des hydrocarbures. La dégradation de la qualité de service inciterait les voyageurs à se reporter sur la voiture individuelle, augmentant également l'usage de la voiture individuelle et la congestion durant cette phase de travaux. Le report se ferait sur un mode de transport utilisant des énergies fossiles, en défaveur des enjeux de transition énergétique.

Les résultats des études sur le mode de roulement fer/pneu ont été présentés aux élus en Commission de suivi le 9 février 2012. Ils ont pleinement validé le maintien du mode de roulement pneu. Une nouvelle présentation a été faite en Comité des partenaires du transport public le 5 octobre 2012, avant l'adoption du Schéma de principe et du Dossier d'enquête publique par le Conseil du STIF de février 2013.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Automatisation

L'intérêt de l'automatisation a été questionné dans le cadre du prolongement de la ligne 11 vis-à-vis de la souplesse plus importante en exploitation qu'elle offre. En effet, une ligne automatisée permet d'avoir un intervalle de passages en heures de pointe de 1 minute 25 secondes. Comme indiqué précédemment, **la capacité du nouveau matériel roulant conjugué avec le maintien d'un intervalle de passage de 1 minute 45 secondes s'avère suffisante** pour répondre à la demande plaçant en faveur du maintien d'une conduite manuelle sur la ligne.

De plus, **cette automatisation aurait demandé la réalisation de travaux coûteux avec un investissement supérieur à 100M€**. La phase de transition entre le matériel roulant actuel et le nouveau matériel roulant serait très complexe, notamment en raison de l'impossibilité de déployer les portes palières avant la fin de cette phase (à contrario de l'automatisation de la ligne 1), les positions des portes des rames étant différentes entre les deux générations de matériel.

L'absence d'un besoin d'automatisation dans le cadre du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier a été confirmée et cette orientation a été retenue par les élus (Commission de suivi du 9 février 2012). Néanmoins, les maîtres d'ouvrages conjoints STIF et RATP ont pris soin de concevoir un prolongement de la ligne 11 qui soit automatisable (c'est-à-dire compatible avec une automatisation ultérieure) si cela s'avérait nécessaire à un horizon de plus long terme.

CONCLUSION :

En raison de la nécessité impérative de renouveler l'intégralité du matériel roulant avant 2020 dans le cadre du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, les maîtres d'ouvrages ont étudié la question du matériel roulant et, sur la base des résultats des études techniques, ont fait le choix de retenir un matériel roulant neu de nouvelle génération (MPNG) qui va permettre :

- de répondre à la hausse du trafic grâce à une plus grande capacité du matériel et favoriser la répartition des voyageurs à l'intérieur de celle-ci grâce à l'intercirculation,
- de ne pas dégrader l'offre sur la ligne actuelle pendant une longue période. Les projets de prolongement ont pour particularité d'imposer une réalisation limitant les impacts sur les voyageurs de la ligne existante, à contrario des créations de nouvelles lignes qui n'ont pas ce type de contraintes,

La ligne 11 prolongée ne nécessite pas des intervalles de passage permis par l'automatisation. Un matériel avec cabine conducteur a donc été privilégié.

II.IV.3 Observations de la Commission d'enquête

La Commission d'Enquête estime que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage dans le présent mémoire en réponse, répondent aux inquiétudes exprimées par les habitants et aux observations formulées par la Commission d'Enquête dans le Procès-Verbal de synthèse.



II.V THÈME 5 : CALENDRIER DE TRAVAUX DE LA LIGNE 11

II.V.1 Parties du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique traitant de ce thème

- Dossier d'enquête publique :

- Pièce B – Notice explicative - Chapitre IV Principes généraux d'organisation des travaux IV.I Principes généraux d'exécution des travaux [IV.I.2 Phasage et planning prévisionnel](#)
- Pièce E Caractéristiques des ouvrages les plus importants Chapitre II Conditions d'exécution des travaux II.I Principes généraux d'exécution des travaux [II.I.2 Phasage et planning prévisionnel](#)
- Pièce F – Evaluation économique et sociale - Chapitre II Financement [II.I Financement](#)
- Pièce G - Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre I Description du projet dans la partie I.IV Conditions d'exécution des travaux I.IV.1 Principes généraux d'exécution des travaux [I.IV.1.2 Phasage et planning prévisionnel](#)

II.V.2 Réponse des maîtres d'ouvrage conjoints

Lors de l'enquête publique, des avis ont été exprimés sur des inquiétudes concernant le calendrier des travaux et la réalisation effective de la ligne, au regard d'un projet souhaité depuis longtemps par les collectivités locales et l'interruption de la construction de la ligne à Mairie des Lilas dans les années 30.

Ce lancement de la phase travaux suppose que trois conditions soient réunies :

- L'approbation de l'avant-projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier avec un coût maîtrisé compatible avec le coût objectif fixé à l'issue du Schéma de principe (1 250 M€ CE 2012) ;
- l'obtention de la déclaration d'utilité publique ;
- la finalisation du plan de financement du projet.

Le calendrier prévisionnel du prolongement de la ligne 11 est indiqué Pièce B – Notice explicative - Chapitre IV Principes généraux d'organisation des travaux IV.I Principes généraux d'exécution des travaux IV.I.2 [Phasage et planning prévisionnel](#) page 125. L'horizon annoncé prévoit une mise en service du projet en 2019. Les études d'avant-projet devraient être achevées à l'automne 2014 pour une validation fin 2014. Le plan de financement du projet devra être négocié courant 2014 et être finalisé avant la fin 2014.

Le calendrier de réalisation du projet sera également ré-affiné durant les études d'avant-projet (AvP).

Avant-projet de la ligne 11

Le Conseil du STIF du 10 juillet 2013 a adopté la convention de financement des études d'avant-projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et l'adaptation des stations existantes. Cette convention de financement, d'un montant de 27M€, permet de financer l'ensemble de ces études jusqu'à la phase dite PRO grâce à un financement apporté par l'Etat (27,3%), la Région (63,7%), le Département de la Seine-Saint-Denis (4,4%), la Mairie de Paris (2,3%), et la RATP (2,3%).

Les études préliminaires au démarrage de la phase avant-projet et la phase achat des études d'avant-projet (notamment la passation des marchés) sont en cours afin de réaliser les études dès que les conclusions de l'enquête publique auront été connues en vue de présenter l'avant-projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier au Conseil du STIF en décembre 2014.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



La déclaration d'utilité publique

L'enquête publique a eu lieu du 16 septembre au 30 octobre 2013. Les délais habituellement observés sur les projets de transport en Île-de-France montrent que le Préfet signe généralement la Déclaration d'Utilité Publique de 6 à 8 mois après la fin de ladite enquête. Un tel délai est compatible avec le calendrier prévisionnel de l'opération.

Le plan de financement

Le lancement de la phase travaux nécessitera d'avoir un plan de financement définissant un cadre permettant ensuite de déployer des conventions de financement au fur et à mesure de l'avancement de l'opération et des besoins liées à la phase travaux.

Un protocole entre l'Etat et la Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris a été signé le 19 juillet 2013. Le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier est mentionné dans le programme d'amélioration/prolongement des lignes de métros.

A ce titre, concernant les modalités de financement, la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier est indiquée comme une opération du plan de mobilisation éligible à un financement de la Société du Grand Paris.

Le financement des travaux du prolongement de la ligne 11 sera mis en place dans le cadre de prochaines contractualisations, en tenant compte des éléments précédemment indiqués.

CONCLUSION :

Le lancement de la phase travaux du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier nécessite trois conditions : l'approbation de l'Avant-projet, la Déclaration d'Utilité Publique et la finalisation du plan de financement. Ces trois conditions devront nécessairement être réunies au plus tard fin 2014 pour le lancement des études PRO dans le cadre de la phase travaux.

II.V.3 Observations de la Commission d'enquête

La Commission d'Enquête estime que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage dans le présent mémoire en réponse, répondent aux inquiétudes exprimées par les habitants et aux observations formulées par la Commission d'Enquête dans le Procès-Verbal de synthèse.

Par ailleurs, la Commission encourage les maîtres d'ouvrages à transmettre aux habitants le calendrier définitif des travaux dès lors que toutes les conditions seront réunies.

II.VI THÈME 6 : DEVENIR DES LIGNES DE BUS APRÈS LA MISE EN SERVICE DE LA LIGNE 11 (48, 318, 105, ET 332)

II.VI.1 Parties du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique traitant de ce thème

- Pièce G – Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre I Description du projet dans la partie I.III.2 Principes de réorganisation du réseau de bus.
- Pièce G – Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre III Etat initial, dans la partie III.V.2.3 Le réseau de transport en commun urbain.
- Pièce G – Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre IV Analyse des effets et mesures pour éviter et réduire les effets négatifs IV.III. Effets permanents sur les transports et déplacements dans la partie 4.2 Réseau de transports collectifs.

Élément complémentaire :

Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11, signée par l'ensemble des communes concernées par le prolongement, la Région Île-de-France, la Ville de Paris, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, l'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 (APPL11), le STIF, l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France, la Caisse des Dépôts d'Île-de-France ainsi que l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France.

II.VI.2 Réponse des maîtres d'ouvrage conjoints

Rappel des principes de réorganisation du réseau de bus (extrait du dossier d'enquête publique : - Pièce G – Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre I Description du projet dans la partie I.III.2.) :

A ce stade, il s'agit de **principes généraux de réorganisation du réseau de bus**. Ils seront affinés avec les collectivités locales jusqu'à l'horizon de la mise en service du prolongement et en fonction de l'avancement des autres projets de transports du secteur (T1, T4 et T ZEN 3). Ils s'appuieront également sur les réflexions en cours sur les évolutions du réseau de bus envisagées à court et moyen terme.

En accompagnement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, le réseau de bus desservant ce secteur sera modifié. **Les objectifs de la réorganisation du réseau de bus** en lien avec le prolongement de la ligne 11, à horizon 2019, sont les suivants :

- **adapter les lignes de bus** comportant une section commune avec le prolongement de la ligne 11 ;
- **optimiser les rabattements** des lignes de bus vers les modes structurants ;
- **améliorer la desserte** des zones aujourd'hui insuffisamment desservies, notamment les secteurs en développement (Boissière – Nanteuil, Hauts de Montreuil, ...) ;
- **faciliter les déplacements directs** entre la proche couronne et Paris.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



La restructuration bus est une opportunité pour améliorer la desserte du secteur et y intégrer des adaptations des niveaux d'offre ou des améliorations de la lisibilité du réseau. Ce projet s'appuie sur les restructurations du réseau de bus liées aux prolongements ou création du T Zen 3, du T4 et du T1. Ces restructurations concernent un même territoire, l'Est parisien, et sont proches en termes de mise en service (T Zen 3 et T4 en 2016/2017, T1 en 2017).

La restructuration proposée dans le cadre du prolongement de la ligne 11 à la gare de Rosny-Bois-Perrier se traduit par les modifications suivantes :

- **la ligne 129** serait limitée à la liaison entre Mairie de Montreuil et La Boissière, les liaisons entre La Boissière et Porte des Lilas pouvant être assurées par la ligne 11, puis prolongée vers l'est jusqu'à la ZAC Boissière-Acacia ;
- **la ligne 48** serait déviée par l'itinéraire de la ligne 129 jusqu'à Place Carnot (cette ligne étant prolongée de Porte des Lilas à Place Carnot dans le projet T1) pour assurer une meilleure desserte de quartiers plus éloignés du prolongement de la ligne 11, et également desservir la future base de plein air et de loisir de la Corniche des Forts.
- **la ligne 76** serait prolongée par l'itinéraire de la ligne 545 jusqu'à Montreuil Hôpital, où un trafic important sera généré par l'établissement hospitalier et la correspondance avec la ligne 11 prolongée.
- **la ligne 545** serait limitée à la Boissière (tronçon Boissière-Bagnolet repris par la ligne 76) puis prolongée par l'itinéraire de la ligne 102 depuis Boissière jusqu'à Rosny Van Derheyden via Londeau-Domus ;
- **la ligne 102** serait limitée à la Boissière puis prolongée sur un nouvel itinéraire jusqu'à la gare RER de Bondy ;
- **la ligne 118** serait limitée à Val de Fontenay (non desserte du tronçon Rosny Van Derheyden - Val de Fontenay) ;
- **la ligne 124** serait prolongée depuis Val de Fontenay jusqu'à la zone de la ZAC Boissière-Acacia via l'itinéraire de la ligne 118 et Nanteuil Gabriel Péri ;
- **les lignes 116 et 346** verraient leurs terminus déplacés du parking du centre commercial (Rosny 2 Nord) au niveau de Rosny-Bois-Perrier.

La planche suivante représente le réseau envisagé à l'horizon de mise en service du prolongement de la ligne de métro 11, prenant en compte le prolongement des lignes T1 et T4 et la création de la ligne T Zen 3.

Le projet favorise l'accès des Personnes à Mobilité Réduites (PMR) au réseau de transport. La section « Porte des Lilas – Rosny Bois Perrier » de la ligne 11 sera accessible aux PMR. En réalisant une correspondance à Porte des Lilas, il sera possible d'accéder au tramway T3b entièrement accessible et aux nombreuses lignes de bus desservant Paris dont le réseau est entièrement accessible.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Réseau de bus - Envisagé à l'horizon de mise en service du prolongement métro 11



Source : STIF/RATP

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Pôles d'échanges et intermodalité

Des échanges intermodaux seront permis aux différentes stations du prolongement.

Station	Mode en correspondance
Mairie des Lilas	Bus 48, Tillbus
Liberté	Tillbus
Place Carnot	T1 Bus 48, 318, 322
Hôpital	Bus 76, 129, 301
La Boissière	Bus 102, 124, 129, 301
Londeau-Domus	Bus 545 et 102 à proximité
Rosny-Bois-Perrier	RER E GPE ligne Orange Bus 116 et 346 (en terminus), 121, 145

Les stations de métro des nouvelles infrastructures doivent permettre, comme dans les gares du réseau ferroviaire, des conditions satisfaisantes d'accès et de correspondance prenant en compte les différents modes de déplacement et l'environnement urbain des stations.

Ceci implique en particulier de concevoir des stations garantissant aux usagers un confort et une fluidité de déplacement, avec une insertion urbaine de qualité.

Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11

Signée par l'ensemble des communes concernées par le prolongement, la Région Île-de-France, la Ville de Paris, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, l'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 (APPL11), le STIF, l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France, la Caisse des Dépôts d'Île-de-France ainsi que l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France, **la charte vise à optimiser au mieux l'articulation entre le projet de prolongement et les projets de développement urbains locaux. Elle se traduira par des actions concrètes et cohérentes avec les objectifs de développement durable du SDRIF.**

Les axes stratégiques identifiés par cette charte sont :

1. Inscrire le territoire dans la dynamique de développement du cœur de la métropole parisienne,
2. Améliorer le cadre de vie sur le territoire,
3. Valoriser le potentiel urbain des quartiers situés autour des stations du métro.

Dans le cadre de ces trois axes stratégiques, les signataires de la Charte s'accordent sur des objectifs de développement et s'engagent à mettre en œuvre parallèlement à la réalisation de l'extension de la ligne de métro 11, des actions qui permettront au territoire d'atteindre ces objectifs.

L'un de ces objectifs est d'assurer l'accessibilité multidirectionnelle du territoire :

« L'extension de la ligne M11 doit permettre la mise en réseau du territoire par un maillage de modes structurants, afin de le rendre aisément accessible depuis tous les points de la métropole, et de rendre tous les points de la métropole accessibles depuis celui-ci (Paris Centre, préfecture de Bobigny, corridor RN3 Canal, Val de Fontenay, etc.). Cette mise en réseau doit permettre un changement des pratiques de mobilité du territoire, faciliter les déplacements mais aussi conduire à réduire le recours à l'automobile.

Pour réussir cette mutation des pratiques il faut faciliter l'usage de la ligne à un territoire aussi large que possible et notamment à tous les lieux de centralité (centres-villes, hôpital, centres commerciaux, pôles d'emplois, BPAL, etc.) grâce au développement d'une offre complémentaire transversale de liaisons de surface et de cheminements ou rabattements vers les stations par des modes actifs (en particulier liaisons plateau / zones d'emploi située en partie basse, par exemple le long du canal et de la RN3). A l'échelle de ce territoire, la ligne 11 doit devenir l'artère principale d'un réseau de déplacement intermodal cohérent.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Pour cela, plusieurs actions sont ou seront menées par le STIF dans le cadre des études du prolongement de la ligne 11 :

- aménagement des correspondances pour des échanges efficaces entre la ligne M11 et le RER E à Rosny, les tramways T1 place Carnot et T3 Porte des Lilas,
- prise en compte des projets Arc Express, Tangentielle Nord, TCSP sur l'ex-RN3...
- **restructuration des lignes de bus de manière à faciliter les rabattements vers les stations de la ligne 11 et à constituer un maillage incluant les lignes M9, M5 et M3.**

En complément, plusieurs champs d'action sont à retenir pour étudier l'aménagement des liens complémentaires et des rabattements sur les stations pour les modes actifs (piétons, vélos...).

La maîtrise d'ouvrage de ces dernières actions relève des compétences des collectivités locales (communes ou intercommunalités). La Région, l'Etat et le Département qui contribuent largement au financement des transports seront des partenaires incontournables.

Un plan intercommunal de déplacements (ou Plan local de déplacements) pourra constituer un cadre partagé pour faciliter la convergence de ces actions. Le STIF travaillera en concertation étroite avec les collectivités locales à la restructuration des lignes de bus impactées par le prolongement de la ligne 11. »

CONCLUSION :

La ligne 48 serait déviée par l'itinéraire de la ligne 129 jusqu'à Place Carnot (cette ligne étant prolongée de Porte des Lilas à Place Carnot dans le projet T1) pour assurer une meilleure desserte de quartiers plus éloignés du prolongement de la ligne 11, et également desservir la future base de plein air et de loisir de Romainville.

La ligne 318 ne devrait pas être modifiée.

La ligne 105 serait supprimée avec les arrivées successives du T1 et de T Zen 3. En effet, celle-ci devrait être coupée à Pont de Bondy en 2017 à l'arrivée du T1 à Val de Fontenay (le tronçon pont de Bondy - Mairie des Pavillons sera maintenu), puis elle devrait être supprimée à l'arrivée du Tzen3.

La ligne 332 mentionnée dans le procès verbal n'existe pas. Cependant, les maîtres d'ouvrage conjoints précisent qu'il peut s'agir de **la ligne de bus 322** qui devrait être pour sa part modifiée en 2017 à l'arrivée du T4 (prolongement à la gare du Bourget par l'itinéraire actuel de la ligne 146).

II.VI.3 Observations de la Commission d'enquête

La Commission d'Enquête estime que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage dans le présent mémoire en réponse, répondent aux inquiétudes exprimées par les habitants et aux observations formulées par la Commission d'Enquête dans le Procès-Verbal de synthèse.

II.VII THÈME 7 : NATURE DES TRAVAUX PRÉVUS POUR LES PROPRIÉTAIRES ET RÉSIDENTS DE LA VILLA BRAZZA À ROMAINVILLE

II.VII.1 Parties du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique traitant de ce thème

- PIECE G Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre I Description du projet dans la partie I.II.2.2 Place Carnot
- PIECE G Etude d'impact sur l'environnement - Chapitre I Description du projet dans la partie I.IV.2 Méthodes de construction, et notamment la sous partie I.IV.2.1.C Méthode en puits et souterrain.

II.VII.2 Réponse des maîtres d'ouvrage conjoints

A) Rappel : la station Place Carnot

Insertion

La station Place Carnot s'insère à proximité de la place éponyme sur la commune de Romainville, selon un axe est-ouest, quasi-perpendiculairement à la rue de la République et au boulevard Henri Barbusse qui accueillera le prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay.

Elle s'insère sous la pointe de l'îlot entre la rue de la République et le boulevard Henri Barbusse. Une grande partie de la station est prévue sous des espaces bâtis privés, de l'autre côté du boulevard Henri Barbusse, qui sont conservés. Un ouvrage voûté permettant l'implantation des quais sera construit en souterrain sous le boulevard Henri Barbusse et l'îlot entre ce dernier et l'avenue Kérautret. Seul le puits de la station, situé dans l'angle formé par la rue de la République et l'avenue Henri Barbusse, sera réalisé à ciel ouvert.

Les quais se trouvent à environ 25 m de profondeur et s'étendent à l'est vers la villa de Brazza.

Cette station dessert le quartier de la place Carnot, caractérisé par un tissu de cœur de ville. Elle est située à environ 400 mètres de la mairie de Romainville. Elle permettra également de desservir la future base de loisirs et de plein air de la Corniche des Forts et des quartiers de Noisy-le-Sec. En 2020, environ 10 000 habitants et 1 600 emplois se trouveront dans un rayon de 600 mètres autour de la station.

Accès principal

L'accès principal se situe sur la pointe de l'îlot évoqué précédemment. Il se présente sous la forme d'une trémie, avec un escalier fixe de 3,60 m, un escalier mécanique pour la montée et un pour la descente. L'équipement en ascenseurs se situe en face de cette trémie.

L'accès principal se trouve au centre d'un dispositif intermodal constitué d'une correspondance avec le bus et d'une station de tramway en projet pour le T1 sur le boulevard Henri Barbusse.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Accès secondaire

A l'entrée de la rue Carnot, menant tout droit à la mairie et à la future base de loisir régionale de la Corniche des Forts, deux trémies d'accès secondaire sont insérées à l'emplacement de l'actuelle boulangerie et de l'agence immobilière. Les besoins fonciers s'articuleront en coordination avec le projet de prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay. Une trémie comporte un escalier fixe, et la seconde un escalier mécanique à la montée ainsi qu'un escalier mécanique à la descente.

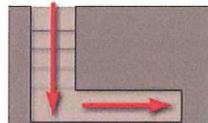
Une issue de secours est également envisagée ; elle débouchera avenue Kérautret. Sa nécessité de réalisation sera étudiée dans le cadre des études ultérieures à la phase Schéma de principe.

B) Méthode de construction

Une grande partie de la station Place Carnot, en particulier ses quais, est prévue sous des espaces bâtis privés, de l'autre côté du boulevard Henri Barbusse, **qu'il n'est pas envisagé de démolir ou d'acquérir (hormis le tréfonds).**

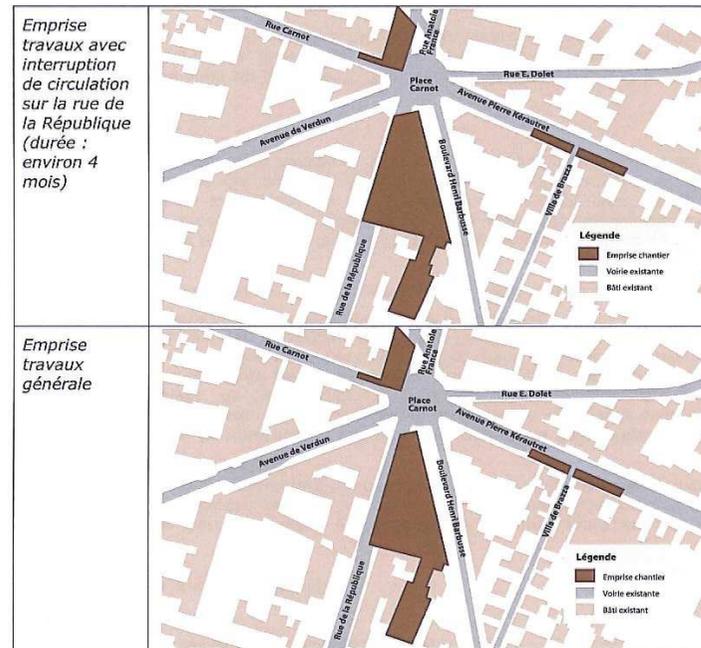
La station ne pourra donc être réalisée que partiellement à ciel ouvert et à une profondeur importante.

Méthode de construction pour la station Place Carnot : en puits et souterrain :



Un puits principal sera réalisé à ciel ouvert, par parois moulées, sur le triangle délimité par la rue de la République et l'avenue Henri Barbusse. Puis le reste de la station sera réalisé en méthode traditionnelle en voûté, à l'avancement, tel que schématisé page précédente. Cette méthode de réalisation est adaptée au contexte urbain.

Ci-après sont représentées les emprises maximales qui seront occupées pendant les travaux. Aucun phasage particulier n'est prévu pour les travaux. Cependant, une attention particulière est apportée au maintien des circulations. Ainsi, la rue de la République sera coupée à la circulation durant environ 4 mois et non pas durant l'intégralité des travaux.



Comme indiqué sur ces schémas, l'emprise travaux pour la réalisation de l'issue de secours si celle-ci venait à être réalisée, est localisée sur l'avenue Pierre Kérautret. Elle se déploie le long de celle-ci mais laisse l'accès à la ruelle Villa Brazza durant la phase chantier.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



C) Issue de secours : réglementation

Le dimensionnement d'une station doit permettre de respecter les 10 minutes réglementaires pour évacuer l'ensemble des voyageurs en cas de sinistre. Deux dégagements sont nécessaires là où le public stationne, soit 2 dégagements pour les quais et 2 autres pour la salle des billets.

Ce second dégagement peut prendre la forme d'un accès secondaire (entrée et sortie), d'une sortie simple, ou d'une sortie de secours.

En effet, si en cas d'incident **l'évacuation** de l'ensemble des personnes (en prenant en compte les effectifs présents en station, augmentés du nombre de voyageurs présents dans deux trains pleins à quais) vers une zone hors sinistre en **moins de 10 minutes** (Cf. réglementation sécurité incendie / GA) n'est pas réalisable, alors la nécessité d'avoir cette issue de secours pourra être préconisée pour la conception de la station.

Dans le cas de station Place Carnot, une issue de secours est envisagée. Ce sujet sera précisé lors des phases d'études à venir en fonction des prévisions de trafic ré-affinées et des temps d'évacuation résultants.

CONCLUSION :

Les propriétaires et résidents de la Villa Brazza à Romainville sont concernés par les travaux de réalisation de la station Place Carnot et notamment de l'issue de secours débouchant avenue Pierre Kérautret. **Ces travaux seront réalisés en souterrain selon la méthode dite à l'avancement sous les parcelles et sous la Villa Brazza.** Le puits de l'issue de secours avenue Kérautret sera réalisé à ciel ouvert avec une méthode dite « en fouille blindée » et connecté au couloir et escaliers fixes réalisés en souterrain pour rejoindre le niveau des quais.

Les travaux de la station Place Carnot sont décrits dans la pièce G étude d'impact p.60 et 61.

Durant les travaux les accès riverains Villa Brazza seront maintenus.

II.VII.3 Observations de la Commission d'enquête

La Commission d'Enquête estime que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage dans le présent mémoire en réponse, répondent aux inquiétudes exprimées particulièrement par les propriétaires, les résidents de la Villa Brazza et aux observations formulées par la Commission d'Enquête dans le Procès-Verbal de synthèse.

III Réponses des maîtres d'ouvrage conjoints aux courriers des élus et des associations



III.I RÉPONSES AUX COURRIERS

Conformément à la demande de la Commission d'enquête (Cf. partie I.III.5 Procès-verbal de synthèse de la Commission d'enquête, du présent document), les maîtres d'ouvrage conjoints apportent ci-après des éléments de réponses aux courriers des élus et des associations réceptionnés au siège de l'enquête publique, entre le 16 septembre 2013 et le 30 octobre 2013.

La Commission d'enquête a ainsi recueilli 16 courriers durant la période de l'enquête publique, mais également 1 courrier supplémentaire arrivé pendant hors délais.

Au vu des courriers réceptionnés, deux objets distincts sont évoqués dans ces derniers :

- le positionnement de la station La Boissière ;
- le prolongement de la ligne 9 à l'est.

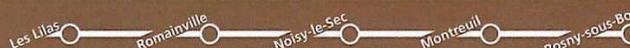
Les maîtres d'ouvrage conjoints apportent ci-après des éléments de réponse à ces deux objets.

III.I.1 Réponse des maîtres d'ouvrage conjoints aux courriers traitant d'un thème commun : le positionnement de la station La Boissière

Un grand nombre d'avis exprimés durant l'enquête publique du prolongement de la ligne 11 à l'est concernent le positionnement de la station La Boissière.

La Commission d'enquête ayant invité les maîtres d'ouvrage conjoints à apporter des éclairages sur « le positionnement de la future station Boissières à Montreuil, qui de par le positionnement envisagé génère un nombre important d'expropriations sur une parcelle » dans le procès verbal de synthèse du 4 novembre 2013, une réponse du STIF et de la RATP a été apportée à ce thème dans la partie II.I Thème 1 : Positionnement de la station La Boissière, pages 14 à 23 du présent document.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



III.1.2 Réponse des maîtres d'ouvrage conjoints aux courriers traitant d'un thème commun : le prolongement de la ligne 9

a) Références traitant de ce thème

- Le nouveau SDRIF 2013, adopté par le Conseil Régional le 18 octobre 2013

b) Prolongement de la ligne 9 : une inscription nécessaire dans le SDRIF, outil de planification et d'organisation de l'espace francilien

Le SDRIF est l'**outil de planification et d'organisation de l'espace régional** qui définit une vision stratégique, à long terme, de l'Île-de-France et de ses territoires.

L'article L.141-1 du code de l'urbanisme précise que « le Schéma directeur de la région d'Île-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacements et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région ».

Le SDRIF est un document d'urbanisme, élaboré en association avec l'Etat, mais aussi un document d'aménagement du territoire tel que défini dans l'article L.141-1 du code de l'urbanisme :

- en tant que document d'urbanisme, il s'impose notamment aux documents d'urbanisme locaux, à savoir les schémas de cohérence territoriale (SCOT), ou en cas d'absence de SCOT aux plans locaux d'urbanisme (PLU), les plans d'occupation des sols, les cartes communales dans le respect des principes de compatibilité et de subsidiarité. De ce fait, le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités et aux acteurs publics et privés la responsabilité de la mise en œuvre locale. A ce titre l'article L.141-1 rappelle que « ce schéma détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, **la localisation des grandes infrastructures de transport** et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques ». L'évaluation environnementale est partie intégrante du SDRIF selon les dispositions prévues par l'article R141-1 du code de l'urbanisme.
- en tant que document d'aménagement, le SDRIF décrit un projet spatial régional qui constitue le cadre de cohérence des politiques régionales.

c) Le prolongement de la ligne 9 dans le nouveau SDRIF 2013

L'enquête publique du SDRIF a eu lieu du 28 mars au 14 mai 2013. Pendant toute la durée de l'enquête, chaque Francilien était invité à prendre connaissance du projet de SDRIF et à déposer ses observations sur ce dernier soit dans les registres disponibles dans tous les lieux d'enquête soit directement en ligne sur internet. C'est à cette occasion que les observations et avis déposés sur le prolongement de la ligne 9 dans le cadre de l'enquête publique du prolongement de la ligne 11 à l'est auraient été privilégiés.

Le nouveau Schéma directeur de la région Île-de-France a été adopté par le Conseil Régional le 18 octobre 2013, après l'examen de 315 amendements. Il va désormais être transmis au Conseil d'État qui devrait l'approuver par décret.

Extrait du nouveau SDRIF 2013 : La programmation des projets de transport

« La mise en œuvre du SDRIF s'appuie sur une **programmation séquentielle** des opérations inscrites au Schéma directeur.

Cette programmation doit tenir compte des contraintes techniques ainsi que des réalités financières et est conditionnée aux résultats des études techniques d'opportunités et de faisabilité de ces opérations.

L'un des objectifs du SDRIF est d'optimiser le réseau de métro par la désaturation des lignes les plus fréquentées, le prolongement de certaines lignes existantes et la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express

Le développement du réseau de métro est nécessaire pour l'amélioration du système de transport francilien. Il s'appuie sur le prolongement de certaines lignes existantes et la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express afin d'accroître la desserte ou de désaturer les lignes aujourd'hui les plus fréquentées. Les projets prévoient des correspondances optimales avec les lignes de trains et de RER, afin de renforcer le maillage du réseau de transports collectifs. Le réseau du métro serait ainsi doublé à l'horizon du SDRIF, passant d'environ 220 km en 2012 à plus de 440 km d'ici 2030. Au-delà de cette extension du linéaire kilométrique, les lignes nouvelles du métro automatique du Grand Paris Express bénéficieront d'une exploitation en mode automatique.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



Associés à la modernisation des lignes RER, ces projets doivent permettre d'améliorer de manière substantielle les conditions de déplacement des usagers des transports collectifs en Île-de-France. À la clé réside un double enjeu d'amélioration de la desserte du cœur de métropole et de renforcement des liaisons avec l'ensemble des pôles ou bassins d'emploi de la région.

Le prolongement de certaines lignes radiales de métro permettrait de désengorger les lignes aujourd'hui saturées et de résorber les carences de desserte dans des secteurs très denses en cœur de métropole, afin de mieux accompagner les projets de nouvelle urbanisation. Avec la mise en œuvre du métro automatique du Grand Paris Express et l'accroissement de la fréquence sur les lignes de RER et de trains, la performance du réseau de transports collectifs de l'agglomération serait considérablement améliorée.

Les prolongements de lignes de métro sont inscrits sous réserve que les études garantissent qu'ils ne nuisent ni à la qualité de service pour les usagers actuels, ni à l'exploitation de la ligne. À plus long terme, des lignes pourraient être prolongées pour permettre la correspondance avec le métro automatique du Grand Paris Express.

Les projets de transport permettant d'atteindre ces objectifs se répartissent selon trois horizons de réalisation :

- l'horizon du « Plan de mobilisation », qui reprend les opérations engagées ou programmées dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France ou du Plan régional pour la mobilité durable et qui ont vocation à être réalisées à l'horizon 2020 ;
- l'horizon « < 2030 », qui concerne les opérations dont la conduite des études est inscrite au Plan de mobilisation et pour lesquelles la réalisation est prévue avant 2030, ainsi que des opérations complémentaires non inscrites au Plan de mobilisation ;
- l'horizon « > 2030 », qui concerne les opérations qui traduisent la nécessaire évolution à long terme de l'offre de desserte de la zone dense de l'agglomération. Ces opérations seront étudiées sous l'angle de leur opportunité et de leur faisabilité à un horizon supérieur à 2030. »

→ Le prolongement de la ligne 9 dans le nouveau SDRIF 2013 :

Projets de métro (prolongements)	Horizon de réalisation
Prolongement du métro L9 à Mur à pêches ou Montreuil-Hôpital	< 2030

CONCLUSION :

Le prolongement de la ligne 9 du métro parisien est prévu par le Schéma directeur régional d'Île-de-France avec un horizon de réalisation avant 2030.

Le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier a fait l'objet d'un Schéma de Principe (SDP) et d'un Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) élaborés en 2012 puis approuvés par le Conseil du STIF du 13 février 2013, soit 3 mois avant l'enquête publique du SDRIF 2013 et 8 mois avant son approbation. Il ne pouvait donc prendre en compte le projet de prolongement de la ligne 9 avec l'hypothèse d'un terminus à Montreuil-Hôpital, qui n'a fait l'objet d'un amendement que lors du débat final de l'approbation du SDRIF 2013 en octobre 2013.

L'hypothèse d'un prolongement à Montreuil-Hôpital, par rapport au prolongement à Mur à Pêches doit faire l'objet d'études préalables dans le cadre d'un DOCP puis d'une concertation. C'est seulement à l'occasion du Bilan de la concertation par le Conseil d'administration du STIF que le choix d'un terminus à Mur à Pêches ou à Montreuil-Hôpital pourrait être effectué.

Au moment où l'enquête publique du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier s'achève, les financements nécessaires à la réalisation d'études préalables du prolongement de la ligne 9 n'ont pas été mis en place.

Dans l'état des informations dont disposent les maîtres d'ouvrage conjoints à ce jour, le décalage entre la mise en service de la ligne 11 et la réalisation de la ligne 9 devrait être de plusieurs années.

La mise en place d'un processus d'élaboration du projet et des financements ad-hoc est la condition préalable pour la réalisation d'études (géotechniques, techniques, d'exploitation, estimation de trafic, etc.) de ce prolongement, notamment pour préciser la faisabilité d'une éventuelle correspondance avec la ligne 11 à Montreuil-Hôpital.

Prolongement de la ligne 11 à l'est



III.1.3 Observations de la Commission d'enquête

La Commission d'Enquête n'est pas en mesure de se prononcer au sujet du prolongement de la ligne 9, car celle-ci ne disposait d'aucun élément dans le dossier d'enquête publique. Elle estime que les maîtres d'ouvrage sont donc plus légitimes pour apporter des éclairages et des informations sur ce sujet.