

La lettre du Prolongement de la ligne 11 du métro à l'est

N°4 • NOVEMBRE 2014



LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 JUSQU'À ROSNY-BOIS-PERRIER DECLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE

Suite à l'avis favorable de la commission d'enquête qui a été rendu le 29 novembre 2013, le Conseil du STIF a confirmé le 5 mars 2014 l'intérêt général du projet de prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes de la ligne 11. Le 28 mai 2014, le projet a été déclaré d'utilité publique par les Préfets de Paris, Seine-Saint-Denis et d'Ile-de-France.

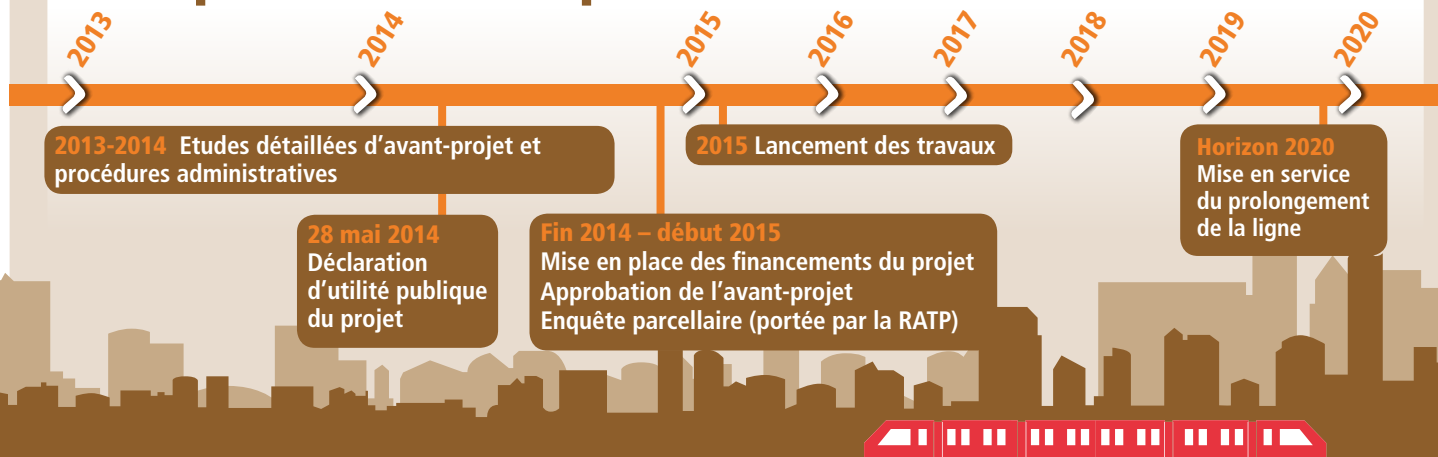
Le STIF et la RATP, maîtres d'ouvrage conjoints du projet, et l'ensemble des partenaires se félicitent de cette décision, étape importante pour asseoir le projet.

Actuellement, le STIF et la RATP finalisent des études détaillées, dites d'avant-projet, ayant pour objectif

d'affiner et stabiliser les caractéristiques techniques du projet (emplacement précis des stations, voies de circulation, etc.) ainsi que son coût et son calendrier de réalisation. Ces études intégreront les observations recueillies au cours de l'enquête publique ainsi que les recommandations formulées par le commissaire enquêteur, notamment concernant la station « La Dhuis » (anciennement La Boissière), la limitation des nuisances durant la période de travaux et les mesures permettant un prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs.

Avant le lancement des travaux, les porteurs du projet s'engagent à poursuivre le dialogue avec l'ensemble des acteurs du territoire concernés par le projet (élus, riverains, commerçants, automobilistes, associations, etc.). Un dispositif d'information de proximité sera spécifiquement mis en place durant la phase travaux.

Les prochaines étapes



LA PRISE EN COMPTE DES 3 POINTS CLÉS SOULEVÉS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Suite à l'enquête publique qui s'est tenue du 16 septembre au 30 octobre 2013, 3 points ont été soulevés par le rapport de la commission d'enquête publique. La maîtrise d'ouvrage conjointe du projet a entendu ces recommandations et avec la déclaration de projet apporte les éclairages suivants.

1 > La station « La Dhuis » (anciennement La Boissière)

Conformément à la recommandation de la commission d'enquête, le STIF et la RATP ont confirmé la possibilité d'utiliser une méthodologie de construction « en voûtée ». Cette méthode de construction permettra de préserver l'ensemble pavillonnaire voisin en évitant des acquisitions foncières initialement prévues. **Cette solution répond aux objectifs de desserte du territoire** en conservant un accès au boulevard de la Boissière et des bonnes conditions de correspondances avec les réseaux de transports en commun existants.

Toutefois, elle engendre un coût supplémentaire, de l'ordre de 20 millions d'euros et une augmentation du délai de réalisation du projet, d'environ 8 à 12 mois.

Les travaux sur la station « La Dhuis » seront réalisés en **souterrain depuis un puits d'accès circulaire**. Ce puits d'accès, situé au pied de la cité Boissière sur la commune de Rosny-sous-Bois, servira de puits de lancement du tunnelier en phase chantier (entrée et montage du tunnelier, évacuation des déblais du tunnel). Des investigations complémentaires seront nécessaires (notamment avec un deuxième puits dit de reconnaissance) pour approfondir la connaissance des sols du site afin d'adapter au mieux la méthode constructive. Tout au long du chantier, des circulations piétonnes seront maintenues sur le Chemin des Redoutes, sur la rue de la Renardière et sur l'allée Blériot.

Phasage de réalisation de la station « La Dhuis »



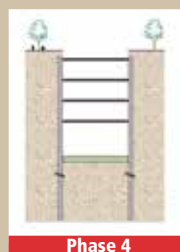
Phase 1



Phase 2



Phase 3



Phase 4

Phase 1 réalisation des parois moulées du puits principal

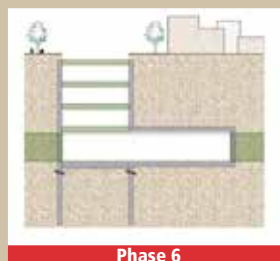
Phase 2 réalisation des terrassements de surface

Phase 3 recépage (nettoyage des résidus) des parois moulées, terrassement à ciel ouvert et pose progressive des butons (charpentes métalliques du chantier) provisoires

Phase 4 réalisation du radier (plateforme provisoire du chantier)



Phase 5



Phase 6



Phase 7

Phase 5 terrassements de la partie de la station réalisée en souterrain, avec mise en œuvre du radier, et du revêtement définitif au fur et à mesure du creusement

Phase 6 passage du tunnelier puis réalisation des dalles intermédiaires (les différents étages de la future station)

Phase 7 reconstruction de la surface au niveau du sol, réalisation des ouvrages intérieurs dans l'ensemble de la gare.



Daniel Guiraud
Président de l'APPL11*,
Maire des Lilas, Président
de Paris Métropole

2 > L'engagement des porteurs du projet sur la limitation des nuisances pendant la période de travaux

Les travaux nécessaires à la réalisation du prolongement à l'est de la ligne 11 débuteront en 2015. Sur la base du retour d'expériences des précédents chantiers de métro, le STIF et la RATP seront particulièrement vigilants sur le traitement des diverses nuisances dues au chantier. En vue du démarrage des travaux, notamment de terrassement, les bâtiments et immeubles situés à proximité feront l'objet d'une **vérification approfondie pour s'assurer du bon état des structures et limiter ainsi les impacts potentiels du chantier** (tassement, vibration, etc.). Enfin, **la gestion des déblais sera optimisée** afin de limiter les nuisances liées à leur évacuation et à la circulation de camions depuis la zone de chantier jusqu'au site de stockage final.

Lors de la période des travaux, les porteurs de projet s'engagent à limiter au maximum les nuisances pour les riverains (visuelles, sonores, sur la qualité de l'air), liées à la réalisation d'un tel projet et à **maintenir autant que possible la circulation routière durant la phase chantier**.

La phase travaux génère des emplois. À titre d'exemple, pour le prolongement de deux stations sur la ligne 12 du métro, 250 personnes travaillent sur le chantier, auxquelles il faut ajouter les personnels des bureaux d'études techniques et des fournisseurs.

Les riverains, les automobilistes et usagers des transports en commun et espaces publics seront tenus informés de manière privilégiée par le STIF et la RATP, de l'avancement des travaux et des gênes qu'ils pourraient occasionner (ex : déviation routière, etc.).

3 > La phase 2 du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs

Faisant suite aux enseignements issus de la concertation qui s'est tenue en 2013 sur la Ligne Orange du Grand Paris Express et conformément à la proposition du gouvernement du 6 mars 2013, **le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 a acté le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs**, en remplacement de la Ligne Orange du Grand Paris Express.

Dans sa décision, le commissaire enquêteur faisait état de « l'importance de préserver l'avenir en prévoyant dans le cadre du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier la future extension de la ligne vers Noisy-Champs ». Ainsi, la maîtrise d'ouvrage conjointe a pris les mesures conservatoires nécessaires à la deuxième phase du prolongement.

Depuis, **le STIF et la RATP mènent les études de ce prolongement** en vue de l'approbation en 2015 du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique de la ligne 11 prolongée à Noisy-Champs.

En savoir plus sur ce projet : noisychamps.prolongementligne11est.fr

L'enquête publique de 2013 trouve aujourd'hui sa conclusion dans la déclaration d'utilité publique prononcée le 28 mai dernier, Que retenir de cette séquence ?

L'enquête publique a montré qu'un ambitieux projet comme le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier peut encore évoluer et tenir compte des avis exprimés par les habitants. Nous nous réjouissons que le projet soit déclaré d'utilité publique : c'est une étape importante dans le travail d'amélioration de l'offre de transports sur notre territoire.

Comment réagissez-vous aux récentes annonces du gouvernement qui viennent sécuriser le financement du projet ?

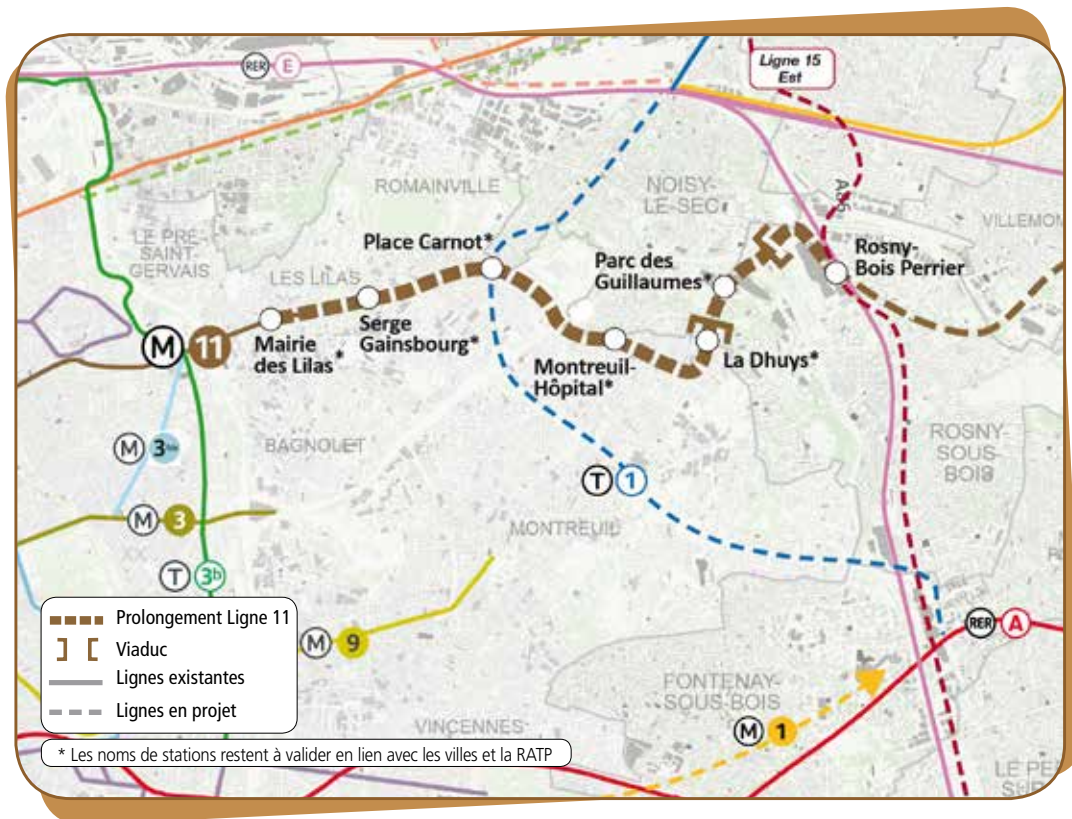
Nous ne pouvons qu'être satisfaits des récentes annonces mais restons vigilants. Le Nouveau Grand Paris est essentiel au développement de notre région et à l'amélioration des conditions de déplacements de tous les Franciliens. Il est logique que l'Etat prenne toute sa place pour garantir la réussite de cette ambition.

Comment envisagez-vous le rôle de l'APPL11 pour la suite du projet ?

Bien évidemment, l'association va rester mobilisée pour les années à venir, tant pour le suivi des prochaines étapes du projet que par la mise en œuvre de la politique d'aménagement urbain et de développement économique qui doit accompagner l'arrivée du métro. La « Charte Île-de-France 2030 aménagement et transport pour le territoire de la ligne 11 », que nous avons bâtie avec la Région Île-de-France, demeure le fil conducteur de notre action commune.

LE PROJET EN BREF

Le projet de prolongement de la ligne 11 du métro à l'est prévoit de relier le terminus actuel de la ligne 11 (Mairie des Lilas) à la station de RER E Rosny-Bois-Perrier. Ce projet facilitera les déplacements dans l'Est parisien, et l'accès à de nombreux équipements depuis la capitale en métro, comme le centre hospitalier intercommunal André Grégoire, les centres commerciaux Rosny 2 et Domus à Rosny-sous-Bois. Il sera également connecté au tramway T1 Bobigny-Val de Fontenay à la station Place Carnot, au RER E à la future Ligne 15 du Grand Paris Express à Rosny-Bois-Perrier. Prolongée de 6 kilomètres, la ligne 11 comptera 6 nouvelles stations, avec une partie du tracé en viaduc (600 mètres environ). Le projet s'accompagnera également de l'adaptation des stations existantes.



UN TERRITOIRE CONCERNÉ PAR QUATRE PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

La Ligne 15 Est, tronçon de la ligne 15, reliera Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre en 26 minutes. D'une longueur de 24 km, elle desservira 12 communes de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Elle offrira de nombreuses correspondances avec les lignes de RER, de métro et de tramway (11 gares sur 12 en correspondances). La mise en service de ce tronçon est prévue à l'horizon 2025 pour la partie entre Saint-Denis Pleyel et Rosny-Bois-Perrier, et 2030 pour la partie située entre Rosny-Bois-Perrier et Champigny Centre.

Le prolongement de la **ligne 11 Rosny-Bois-Perrier/Noisy-Champs** (Phase 2) est inscrit dans le projet du Grand Paris Express. Il sera interconnecté aux gares du RER A et des Lignes 15 et 16 à Noisy-Champs. La mise en service de ce tronçon annoncée à l'horizon 2025.

Le prolongement à l'est du **Tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay** traversera les communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et offrira de nombreuses correspondances avec le réseau de transports en commun francilien existant et à venir. Sa mise en service est prévue en 2017.

Le prolongement du Métro **ligne 1 à Val de Fontenay** consiste à réaliser sur une longueur de 5 km environ, 3 nouvelles stations entre l'actuel terminus de Château de Vincennes et la station de Val de Fontenay. Ce tronçon sera connecté aux lignes A et E du RER, au futur tramway T1 et à la future Ligne 15 Est.

MAÎTRISE D'OUVRAGE CONJOINTE



LES FINANCEURS



DES TEMPS DE PARCOURS OPTIMISÉS

Dhuy < > Châtelet	_____	23 min	(50 min actuellement)
Place Carnot < > République	_____	14 min	(28 min actuellement)
Hôpital < > Mairie des Lilas	_____	6 min	(20 min actuellement)
Dhuy < > Mairie des Lilas	_____	8 min	(30 min actuellement)

EN SAVOIR PLUS SUR LE PROJET www.prolongementligne11est.fr

