



ENQUETE PRELABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 A L'EST

AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS A.U.T. / FNAUT Ile-de-France

29 Octobre 2013

UN PROJET PERTINENT RECLAME UNANIMEMENT

L'AUT / FNAUT Ile-de-France approuve globalement les éléments portés à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la ligne 11 à Rosny - Bois-Perrier.

La ligne 11 prolongée à Rosny - Bois-Perrier, fortement maillée au réseau actuel (métro parisien, bus, RER E) ou futur (tramway T1, Grand Paris Express) permettra non seulement la desserte de secteurs encore difficiles d'accès par les transports en commun, mais procurera nombre d'itinéraires alternatifs en cas de perturbation sur le réseau de l'est parisien.

L'intérêt de ce projet a été renforcé depuis le débat public de 2010 par la décision de créer le Grand Paris Express dont la ligne 15 desservira justement le terminus de Rosny - Bois-Perrier de la ligne 11 prolongée.

MODERNISATION DES STATIONS EXISTANTES

L'AUT se félicite que les stations existantes de la ligne 11 soient modernisées et qu'en particulier leurs accès soient améliorés et mécanisés.

Toutefois, les usagers auraient souhaité que chacune des gares parisiennes offrent un accès PMR. C'est particulièrement crucial à la station République où aucun ascenseur ne dessert les 5 lignes qui s'y croisent !

VERS UNE SYNERGIE DES LIGNES 11 ET 9 ?

L'AMUTC (Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs de l'Est Parisien), adhérente de l'AUT, demande le prolongement de la ligne 9 de la Mairie de Montreuil jusqu'à la future station « Hôpital » de la ligne 11. Ce projet offrirait aux usagers un maillage supplémentaire avec la ligne 11 et avec le tram T1 à la station « Aristide Briand ».

L'AUT demande que les mesures conservatoires nécessaires au prolongement de la ligne 9 soient prises lors de la conception de la station « Hôpital ».

QUELLES MESURES CONSERVATOIRES POUR ROSNY – BOIS-PERRIER / NOISY - CHAMPS ?

Bien que le projet de prolongement de la ligne 11 à l'horizon 2025 au-delà de Rosny - Bois-Perrier jusqu'à Noisy-Champs ne fasse pas partie de l'enquête publique, l'AUT ne peut que se féliciter que la future ligne d'intérêt régional Châtelet – Noisy-Champs permette à terme une desserte performante pour des secteurs en développement de l'est parisien jusqu'à présent délaissés. Ce prolongement ultérieur contribuera avec les lignes 15 et 16 du Grand Paris Express à délester la ligne A du RER.

Dans ce contexte, l'AUT s'étonne que les documents de l'Enquête Publique ne donnent aucune indication sur les mesures conservatoires prises pour la réalisation au moindre coût de cette deuxième étape, en particulier à propos de la station Rosny – Bois-Perrier et pour le Site de Maintenance et de Remisage.

Station Rosny-Bois-Perrier

L'AUT s'étonne que la station Rosny – Bois-Perrier soit encore traitée comme une gare terminus de la ligne 11 en correspondance avec le RER E et la « Ligne Orange du Grand Paris Express ».

Le prolongement envisagé de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs bouleversera l'orientation et l'importance relative des flux de voyageurs.

Par exemple, le quai considéré dans les documents de l'Enquête public comme le quai de départ vers Châtelet deviendra aussi un quai utilisé massivement par les usagers en provenance de Noisy-Champs et en correspondance vers le RER E et la ligne 15 du Grand Paris.

L'AUT attire donc l'attention du commissaire-enquêteur sur la conception globale et le dimensionnement de la station Rosny – Bois-Perrier qui devront être revus quand le prolongement à Noisy-Champs aura été définitivement retenu.

Site de Maintenance et de Remisage

L'emplacement contraint retenu pour Site de Maintenance et de Remisage de Rosny-Sous-Bois et son dimensionnement ne permettront vraisemblablement pas une extension de ses capacités lors de la mise en service du prolongement à Noisy-Champs.

Sera-t-il nécessaire de construire en 2025 un second SMR à peine 6 ans après l'inauguration du premier ?

LE CHOIX DU PNEU : UNE SOLUTION ONEREUSE CONTRAIRE AUX OBJECTIFS DE LA TRANSITION ENERGETIQUE

L'AUT regrette qu'à l'occasion du renouvellement complet du matériel roulant de la ligne 11, le choix de la technologie sur pneus, obsolète, onéreuse et contraire aux objectifs de la transition énergétique, ait été reconduite alors que la RATP a développé un savoir-faire unique dans la modernisation des lignes de métro anciennes sans arrêt significatif du trafic.

L'AUT s'inquiète aussi du coût manifestement sous-évalué indiqué pour le renouvellement complet du matériel roulant. A cet égard, l'observation de l'expérience récente de réseaux similaires, comme celui de Montréal, aurait permis permettre une approche économique plus réaliste.

En ajoutant à la ligne 11 les prolongements décidés pour la ligne 14, la technologie obsolète du métro sur pneus, appliquée sur 55 km de ligne en 2013, s'étendra à l'horizon 2025 sur près de 100 km, soit un quasi-doublement.

A l'heure de la transition énergétique et de la crise des finances publiques, le réseau métropolitain de Paris sera donc le seul au monde à développer à grand frais ses lignes sur pneus.
