

Prolongement de la ligne 11, Une démarche novatrice.

Le Conseil du STIF a approuvé à l'unanimité le **DOCP** (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) **relatif au prolongement de la ligne 11 vers l'est entre Mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier.**

Le STIF saisira la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), dans les jours prochains. Cette dernière établira les modalités d'organisation du débat ou de la concertation autour du projet.

1. Description du projet

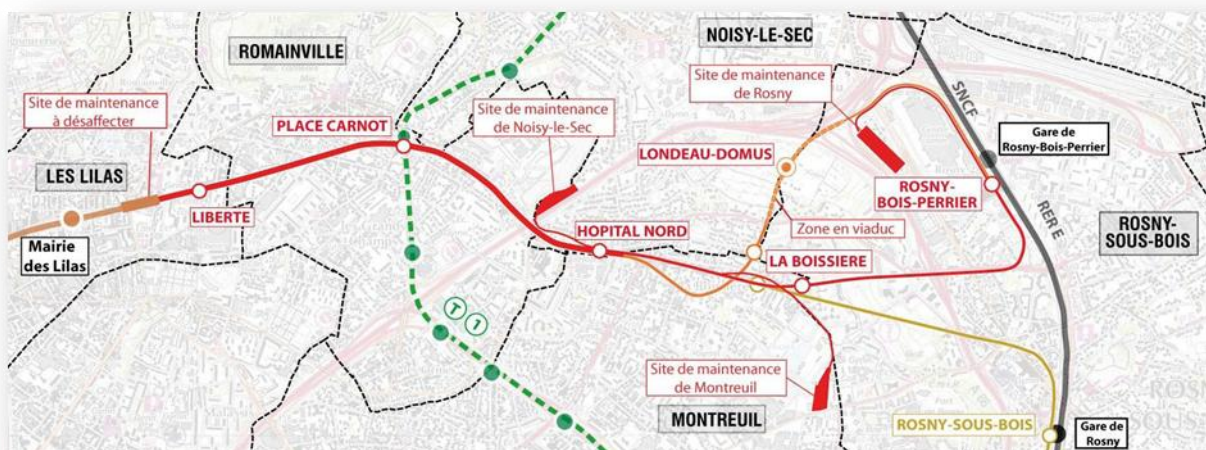
Le prolongement de la ligne 11 concerne les communes des Lilas, de Romainville, de Noisy-le-Sec, de Montreuil-sous-Bois et de Rosny-Bois-Perrier. Ce secteur, qui jouxte le cœur de la Seine-Saint-Denis au Nord, Paris à l'Ouest et le Val-de-Marne au Sud, accueille environ 230 000 habitants et 130 000 emplois (2006) sur une superficie de 24 km².

Les études ont retenu deux tracés possibles :

- Le tracé 1 relie Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier et présente 5 nouvelles stations pour une longueur de 6 km (**tracé rouge**)
- Le tracé 2 relie Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier en desservant le secteur Londeau-Domus et présente 6 nouvelles stations pour une longueur de 5,5 km (**tracé orange**)

Les deux tracés permettent une desserte de secteurs à forte densité, de grands équipements (hôpital intercommunal à Montreuil-sous-Bois, centre commercial à Rosny-sous-Bois, future base de loisir et de plein air de la Corniche des forts aux Lilas et à Romainville) et des secteurs en cours de mutation. Notons que le tracé n°2 permet une desserte élargie au secteur Londeau-Domus à Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois et se caractérise par une station aérienne.

Ils permettent également des correspondances avec la ligne de tramway T-1 Place Carnot à Romainville et la ligne E du RER à Rosny-Bois-Perrier.



Contact Presse :

Sébastien Mabile › 01 47 53 28 42 › 06 15 39 21 58 › sebastien.mabile@stif.info

Le prolongement en chiffres :

- Début des travaux à l'horizon 2013
- Entre 65 000 et 71 500 habitants et employés desservis et environ 10 000 utilisateurs nouveaux (par heure de pointe) sur l'intégralité du parcours à l'horizon de la mise en service.
- Des gains de temps pour un trajet moyen par rapport à aujourd'hui estimé à 8 à 9 minutes par utilisateur le matin et 11% de passagers nouveaux qui n'utilisaient pas les transports en commun.
- Un bilan carbone significatif : plus de 3 000 tonnes de CO₂ économisées par an.
- Un coût de l'infrastructure estimé à plus de 1 milliard d'euro.

La ligne 11 aujourd'hui

Mise en service le 28 avril 1935 entre Châtelet et Porte des Lilas, la ligne 11 du métro parisien a été prolongée au-delà de la Porte des Lilas en 1937, un prolongement jusqu'au Fort de Noisy a été envisagé dès 1929 !

Bien qu'une des lignes les plus courtes du réseau du métro parisien -- sa longueur s'établit à 6,3 km avec 13 stations, elle est attractive et transporte quotidiennement plus de 227 000 voyageurs. Elle est en correspondance avec 3 lignes de RER et 11 lignes de métro sur les 15 existantes ainsi qu'avec de nombreuses lignes d'autobus à Paris et en proche couronne, notamment porte des Lilas (gare routière de 8 lignes en terminus et 2 lignes de passage). Elle présente une fréquence très élevée à l'heure de pointe (un métro toutes les 1min45). Elle est très rapide (15 minutes entre les terminus).

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

Parallèlement à l'élaboration du DOCP, une démarche, engagée par la Région Ile-de-France et les communes, vise à accompagner le prolongement du métro par des projets de développement urbain. Cette démarche aboutit à la « Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 » présentant l'ensemble des mesures en matière d'aménagement, d'urbanisme, de développement économique, d'environnement et de transport accompagnant le prolongement.

Cette Charte sera jointe au dossier que le STIF transmet à la CNDP.

Contact Presse :

Sébastien Mabile › 01 47 53 28 42 › 06 15 39 21 58 › sebastien.mabile@stif.info