



16ème législature

Question N° : 2632	De M. Thomas Portes (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Seine-Saint-Denis)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports urbains	Tête d'analyse > Abandon du projet d'extension de la ligne de métro 11 jusqu'à Noisy- Champs	Analyse > Abandon du projet d'extension de la ligne de métro 11 jusqu'à Noisy-Champs.
Question publiée au JO le : 25/10/2022 Réponse publiée au JO le : 20/12/2022 page : 6556		

Texte de la question

M. Thomas Portes interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, au sujet de l'abandon du projet d'extension de la ligne de métro 11 jusqu'à Noisy-Champs. Le prolongement de cette ligne, inscrit dans le cadre du projet Grand Paris Express, était prévu jusqu'à Champs-sur-Marne avec la desserte de deux gares à Neuilly-sur-Marne en 2025. Plus précisément, quatre stations ont été planifiées : Villemomble, Val Coteau (Neuilly Fauvette), Neuilly Maison Blanche (Neuilly Hôpitaux) et Noisy-Champs. Or il apparaît que cette extension est remise en cause et ne figure plus dans le calendrier de réalisation du Gouvernement. M. le député entend dans un premier temps rappeler à M. le ministre combien ce projet est indispensable à l'équilibre urbain de l'est parisien. L'extension de la ligne 11 venait désengorger la fréquentation des RER A et E, décharger les axes routiers et permettre une alternative à la ligne de bus 113, qui est particulièrement saturée. Dans la commune de Neuilly-sur-Marne, près de 7 000 logements, dont plus de 4 000 dans le quartier de Maison Blanche, ont été programmés avec l'engagement d'être proche d'une future station de métro. En effet, sur 58,6 hectares, ce nouveau quartier très enclavé accueillera à terme près de 10 000 nouveaux habitants dans un secteur desservi actuellement par la seule ligne de bus 113. L'abandon de ce projet porte donc un coup d'arrêt certain à l'amélioration des conditions de transport des habitants et, *de facto*, à l'amélioration de leurs conditions de vie. D'autre part, l'extension de cette ligne répondait à un enjeu de transition écologique. En France, le transport est la première source d'émission de gaz à effet de serre (31 %) et, dans ce secteur, la voiture représente 57 % des émissions. Ainsi, le prolongement de la ligne 11 comptait parmi ses objectifs la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie. L'abandon de ce projet préoccupe les maires des communes concernées, ainsi que les promoteurs des programmes immobiliers en cours de réalisation. En mai 2018, Grand Paris Grand Est réunissait près de 200 élus locaux à Neuilly-sur-Marne pour exiger que le dossier soit enfin accéléré et que les financements nécessaires à sa réalisation soient mobilisés. Sur ce point, il apparaît que ni l'État, ni la région n'entend se porter garant du financement. Il lui demande donc si l'État va prendre ses responsabilités, compte tenu notamment de l'urgence sociale, économique et environnementale des territoires concernés par ce projet.

Texte de la réponse

La ligne 11 du métro fait actuellement l'objet de travaux pour un premier prolongement jusqu'à Rosny-Bois-Perrier (93), dont la mise en service doit intervenir à fin 2023. À date, l'État a engagé 256,5 M€ au titre du contrat

de plan État-Région (CPER) 15-22 pour le financement de cette opération, dont le coût objectif s'élève à environ 1,3 Md€ CE2014. Ce prolongement contribuera au maillage du réseau de transports publics permettant d'améliorer la desserte de ce secteur dense, en créant des correspondances avec le projet d'extension de la ligne de tramway T1 à Val de Fontenay, la ligne E du RER à Rosny-Bois-Perrier, et à terme avec la ligne 15 du Grand Paris Express. Un second prolongement de Rosny-Bois-Perrier vers Noisy-Champs (77) a également fait l'objet d'études par les services d'Île-de-France Mobilités en 2017, en qualité de co-maître d'ouvrage du projet. Ces études ont conclu à un bilan socio-économique négatif du projet du fait de la faible fréquentation attendue au regard de l'estimation de son coût (1,5 Md€ CE2015). La contre-expertise menée par le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) a émis un avis réservé, indiquant toutefois que le bilan socio-économique présenté mériterait d'être complété au regard en particulier des nouveaux développements urbains qui sont désormais attendus sur le secteur du projet, et des attentes exprimées par les communes du secteur. Ces éléments plaident en faveur d'une reprise des études préalables par l'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France, laquelle a été sollicitée en ce sens. Cette reprise des études pourrait permettre d'éclairer utilement les suites à donner au projet et les négociations à venir pour la programmation des projets de transports collectifs inscrits au volet mobilité du prochain CPER avec la Région Île-de-France. Par ailleurs, les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne seront desservies à l'horizon 2025 par la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, puis par la ligne 16 à l'horizon 2030, via la future station de métro Noisy-Champs – réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris - offrant l'interconnexion avec la ligne A du RER. La construction des espaces souterrains de la nouvelle station est désormais achevée. L'aménagement et l'équipement de ces espaces se poursuivent actuellement, parallèlement à l'installation en surface des premiers éléments architecturaux (dôme, passerelles piétonnes) et à la réalisation des aménagements extérieurs.