

La ligne 11 est prolongée jusqu'à Rosny – Bois-Perrier

DOSSIER DE PRESSE



Mairie des Lilas Serge Gainsbourg Romainville – Carnot Montreuil – Hôpital La Dhuy Coteaux Beauclair Rosny – Bois-Perrier



Mise en service en 1935 sur l'ancien tracé du funiculaire de Belleville, la ligne 11 est l'une des dernières réalisées dans la capitale : elle relie le centre de Paris à ses quartiers nord-est. A l'origine, la ligne relie Châtelet à Porte des Lilas. Elle est prolongée en 1937 jusqu'à Mairie des Lilas. L'ancien funiculaire de Belleville et la ligne 11 sont respectivement le premier et le dernier projets portés par l'ingénieur Fulgence Bienvenüe.

La ligne 11 est la première ligne à être équipée en métro sur pneus (MP55) en 1956. Ce matériel a circulé sur la ligne jusqu'en 1999, remplacé alors par le MP59. En 1967, la ligne 11 est la deuxième ligne équipée d'un poste de commande centralisé (PCC) et la première à bénéficier du pilotage automatique. Aujourd'hui, elle est prolongée jusqu'à Rosny – Bois-Perrier et est équipée depuis juin 2023 des nouveaux MP14 à 5 voitures.

UN PROLONGEMENT NÉ D'UNE MOBILISATION DES ACTEURS DES TERRITOIRES

Le prolongement jusqu'à Rosny – Bois-Perrier (93) viendra compléter le maillage de cette partie de la Seine-Saint-Denis en offrant des correspondances avec plusieurs lignes structurantes du réseau régional (T1 à Romainville – Carnot, RER E à Rosny – Bois-Perrier, ligne 15 en 2031).

Il illustre la volonté d'Île-de-France Mobilités de compléter l'offre de transports là où il en manque, d'anticiper les développements des territoires franciliens et d'apporter des solutions concrètes pour se déplacer facilement en transport en commun.

Le prolongement de la ligne 11 s'inscrit dans un contexte de mobilisation sans précédent de l'ensemble des acteurs institutionnels pour les transports en commun en Île-de-France. Les communes des Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil, et Rosny-sous-Bois ont en commun leur fort potentiel de mutation urbaine, mais elles n'étaient jusque-là reliées que par le réseau bus (à l'exception de Montreuil déjà desservie par la ligne 9).

Pour la première fois en Île-de-France, les acteurs d'un territoire se sont regroupés en association pour le prolongement de la Ligne 11 (APPL11) pour lier au prolongement d'une ligne de transport, une réflexion d'ensemble sur l'aménagement du territoire concerné. La cohésion des élus locaux a été un élément clef pour la réussite de ce projet.

Porté par le projet du Nouveau Grand Paris, il s'intègre de manière cohérente aux besoins de modernisation et d'extension du réseau existant (plan de mobilisation pour les transports) ainsi qu'à la création des nouvelles lignes de métro automatique du réseau de métro francilien.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Avec ses 6 nouvelles stations, la ligne 11 est désormais longue de 12 km. Elle dessert 19 stations réparties sur 6 communes : Paris, Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois.



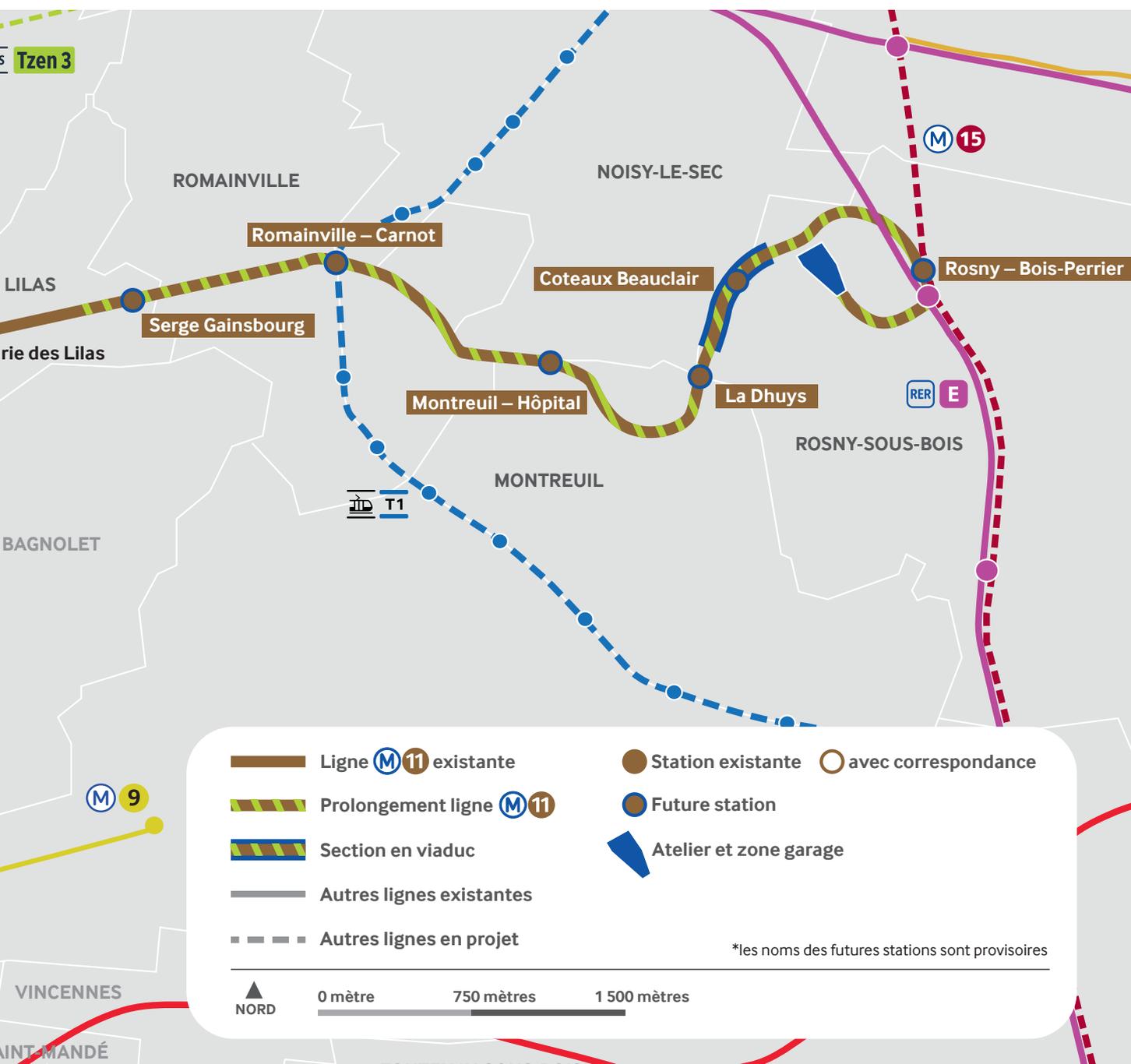
6
nouvelles stations
dont 5 souterraines
et 1 aérienne

25
minutes entre
Rosny – Bois-Perrier
et Châtelet

6
kilomètres
de prolongement
soit un doublement
de la longueur
de la ligne

85 000
voyageurs
quotidiens
supplémentaires
attendus

**110 000 voyageurs
par jour sur la ligne
11 en 2019**



32

MP14 neufs en service à l'ouverture du prolongement, complétés par 7 MP14 neufs supplémentaires qui porteront le parc de la ligne à 39 métros courant 2025

1

nouvel atelier de maintenance à Rosny-sous-Bois, en arrière-gare du terminus Rosny - Bois-Perrier

10

stations sur 13 modernisées sur la ligne 11 existante

Une ligne en partie accessible aux PMR, disposant de 48 ascenseurs au total et 39 escaliers mécaniques. **Toutes les nouvelles stations du prolongement sont conformes à la réglementation en matière d'accueil des personnes à mobilité réduite.**

Création du viaduc de la station Coteaux Beauclair : **le premier viaduc créé depuis 120 ans**

UN VIADUC QUI S'INSÈRE PARFAITEMENT DANS LE PAYSAGE URBAIN

Élément symbolique du prolongement de la ligne 11 à l'est, le viaduc traduit l'effort technique mis en œuvre par la RATP, Île-de-France Mobilités et leurs partenaires pour faire venir la ligne 11 jusqu'à Rosny – Bois-Perrier.

Afin de soigner l'insertion urbaine, architecturale et paysagère du viaduc, Île-de-France Mobilités et la RATP, maîtres d'ouvrage conjoints du prolongement de la ligne 11, ont choisi de lancer un concours d'architecture et d'associer les acteurs locaux au choix de l'ouvrage. À l'issue de ce concours, dont le jury final s'est réuni en 2013, c'est l'architecte Marc Mimram qui a été retenu pour concevoir le viaduc et la station aérienne avec l'ingénierie de la RATP, maître d'œuvre du projet. L'architecte Marc Mimram a proposé un ouvrage transparent et ouvert sur la ville, afin de faciliter son intégration dans un environnement très diversifié comprenant de l'habitat collectif et individuel, le parc des Guillaumes, une zone commerciale (Domus) et un échangeur autoroutier (A3/A86). Avec ses piles en acier moulées et la verrière de sa station aérienne, il reprend les codes du métro aérien de Paris construit en 1905 et affirme ainsi le caractère urbain et Francilien du prolongement de la ligne 11.

UN OUVRAGE D'ART TECHNIQUEMENT COMPLEXE

Le viaduc permet de franchir l'important dénivelé entre le plateau de Romainville et le Centre Commercial Westfield Rosny 2, après avoir desservi le quartier de La Boissière à Montreuil. D'une conception technique complexe, il est composé de plusieurs piliers, appelés « piles », pour soutenir la structure principale, appelée tablier. Elles sont réalisées en acier moulé sauf les quatre piles situées au niveau du nœud autoroutier A86/A3/A103 qui sont réalisées en béton armé. Le tablier est quant à lui composé de plusieurs caissons successifs qui accueillent les rails du métro. Sur la partie sud du viaduc, aux abords du parc des Guillaumes et du quartier des Cerisiers, les caissons sont équipés d'écrans vitrés de 1,40 mètres de hauteur, inclinés vers l'intérieur des voies, pour garantir la protection acoustique de l'ouvrage vis-à-vis de son environnement.

3

modèles de piles en acier différents
pesant chacune entre 9 et 12 tonnes

30

piles
de 5,50 mètres



VIADUC DE LA STATION COTEAUX BEAUCLAIR

4

pires
de 6,25 mètres

8

pires
de 7 mètres

1

tablier de
580 mètres
de long composé
de 42 caissons

1165

tonnes au total

Naissance de 2 stations emblématiques du prolongement de la ligne 11

ZOOM SUR LA STATION ROMAINVILLE – CARNOT

La desserte de la place Carnot est un atout essentiel pour le prolongement de la ligne 11. La présence de nombreux logements, de plusieurs équipements publics ainsi que d'un équipement culturel symbolique, le cinéma Trianon, fait de cette station celle qui prévoit le plus de fréquentation de voyageurs. Elle permet également d'alléger le trafic routier sur la place, carrefour structurant du territoire marqué par le passage d'une importante circulation automobile et autobus.

Station la plus profonde du prolongement, elle est située à 26 mètres de profondeur par rapport au niveau de la voirie et est équipée de 10 ascenseurs et 6 escaliers mécaniques.

L'intérieur de la station Romainville – Carnot est conçu sur trois niveaux accessibles à l'aide d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs : le niveau de l'espace d'accueil (bâtiment voyageurs), le niveau mezzanine servant d'espace d'échanges et le niveau des quais. Cette organisation, accompagnée d'un couloir de circulation vers l'accès secondaire, permet de garantir la fluidité de la circulation piétonne entre les différents espaces et d'optimiser le temps de correspondance avec la future station du tramway T1.

ZOOM SUR LA STATION LA DHUYS

Située à Rosny-sous-Bois, à proximité immédiate de Montreuil et de Noisy-le-Sec, la station de métro La Dhuis bénéficiera à un grand nombre d'habitants. En effet, la Cité Boissière et ses 4 000 habitants est actuellement insuffisamment desservie par les transports en commun. L'arrivée du métro au cœur de ce quartier, constitue une opportunité pour les habitants de Montreuil, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois.

Deux accès permettent de rejoindre les quais du métro : le principal est situé au pied de la cité Boissière, au sommet du coteau du plateau de Montreuil, tandis que l'accès secondaire est construit sur la commune de Montreuil, une centaine de mètres plus loin, à l'angle du boulevard de la Boissière et de la rue Edouard Branly. La station La Dhuis est construite sur trois niveaux : un bâtiment voyageur en surface (accès principal), une salle d'échanges et les quais.

En lien ouvert avec l'extérieur, le bâtiment voyageurs accueille la salle de vente des billets ainsi que des petits commerces. L'ensemble de la station est équipé d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le prolongement de la ligne 11 est le premier de la RATP à bénéficier de la couverture 5G. En effet, la couverture mobile 3G/4G/5G a été déployée sur le prolongement par RATP Connect, filiale de RATP Solutions Ville.



STATION LA DHUYS

ROMAINVILLE – CARNOT**10 000**

habitants desservis*

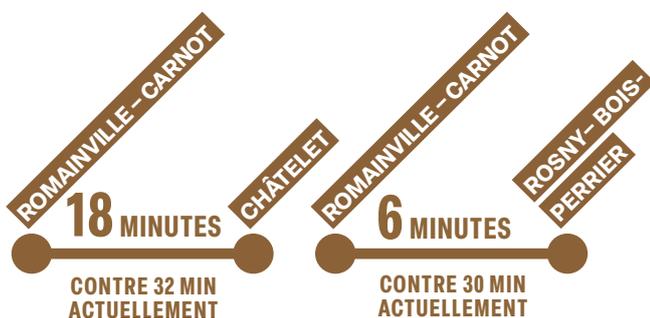
1600

emplois desservis*

* Dans un périmètre de 600 mètres autour de la station à l'horizon 2022

21600

voyageurs par jour attendus grâce à la correspondance avec le T1

**LA DHUYS****13 000**

habitants desservis*

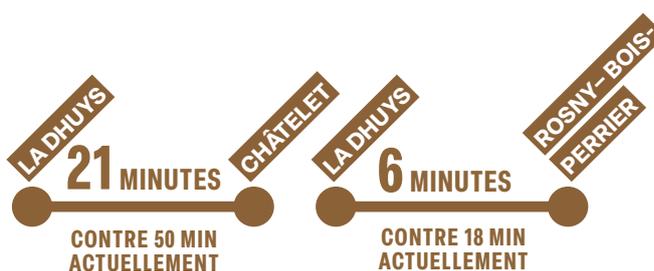
2 300

emplois desservis*

* Dans un périmètre de 600 mètres autour de la station à l'horizon 2022

8 300

voyageurs par jour attendus grâce à la correspondance avec le T1



Le prolongement de la ligne 11 : **une opportunité d'innovation inédite**

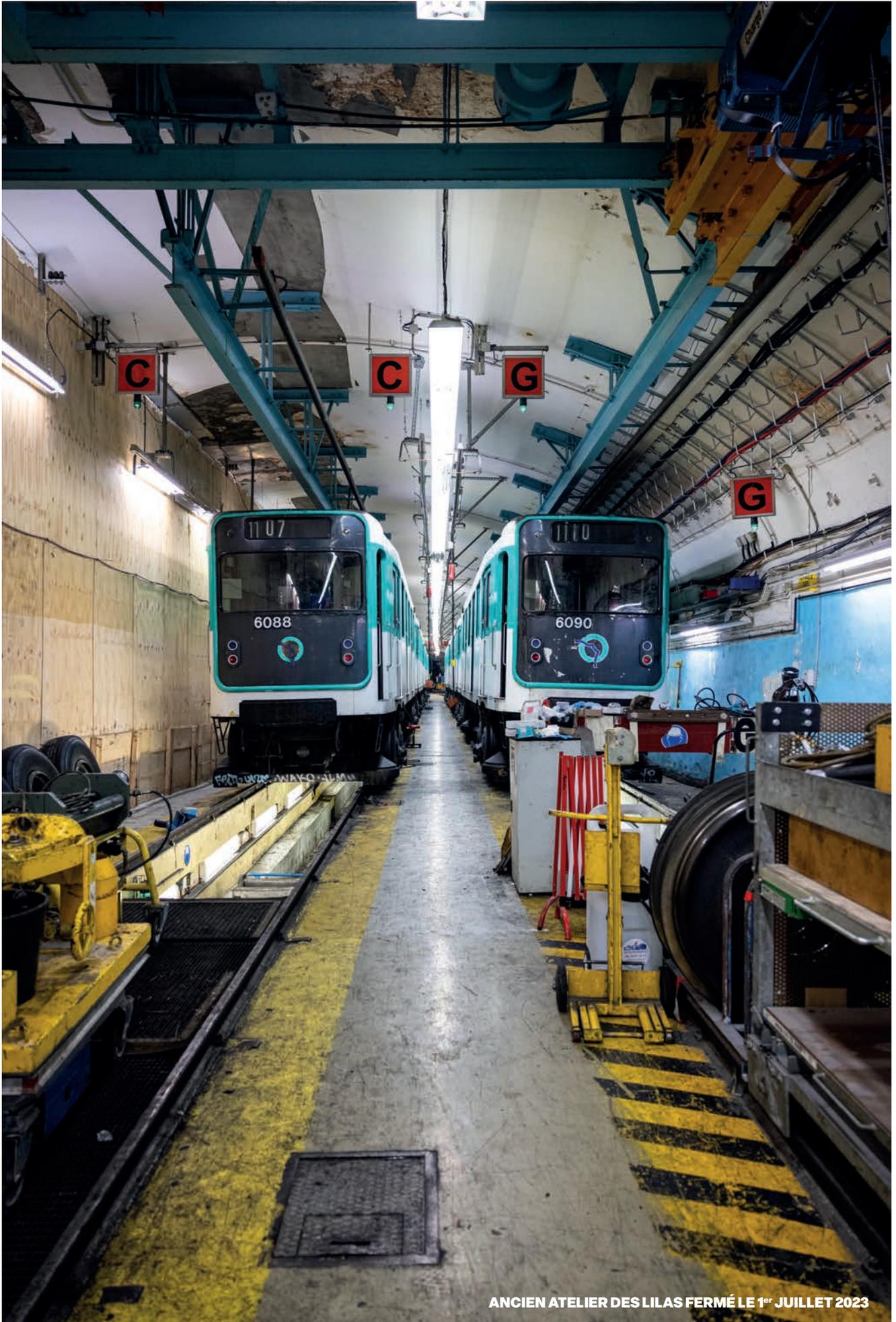
L'enjeu majeur du projet réside dans l'extrême complexité de la planification des opérations. Ce projet est en fait un « trois en un » : le prolongement de la ligne, la modernisation des stations existantes et le renouvellement du matériel roulant. Pour mettre en service les nouveaux trains (MP14), il fallait passer par la partie prolongée, avoir construit l'atelier de maintenance des trains et terminer la modernisation de la ligne existante. Un défi rarement rencontré sur d'autres prolongements de lignes !

LE DÉMANTÈLEMENT DE L'ANCIEN ATELIER DE MAINTENANCE DES TRAINS DES LILAS : UNE ÉTAPE IMPORTANTE DANS L'HISTOIRE DE LA LIGNE 11

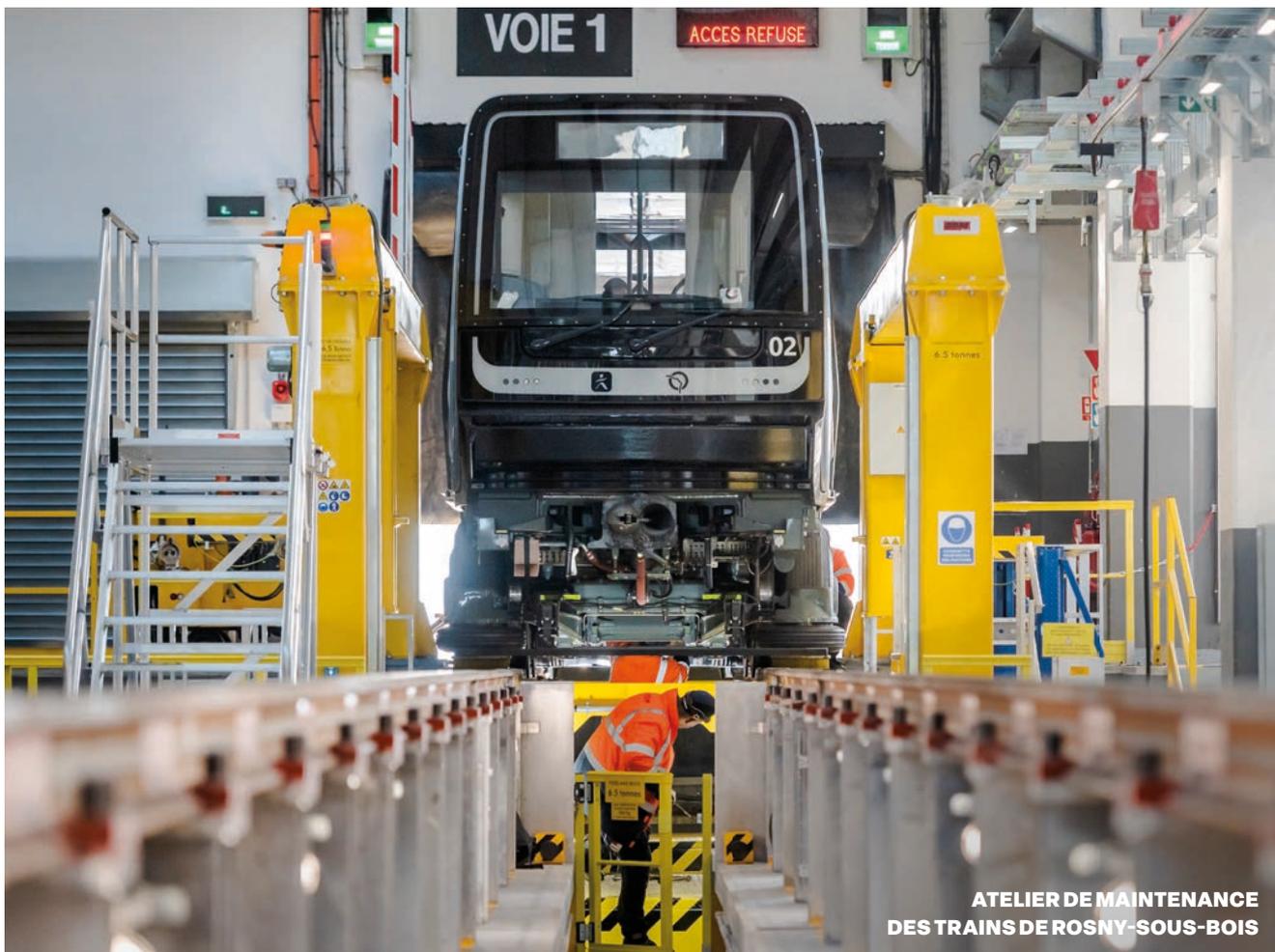
Inauguré en 1937, l'Atelier de Maintenance des Lilas était situé à une profondeur de 20 mètres sous le boulevard du Général Leclerc. En 1956, cet atelier avait subi des modifications majeures pour s'adapter au changement de matériel roulant, l'arrivée du tout premier métro sur pneumatique MP55. Cependant, avec l'évolution des besoins et des normes de maintenance, notamment pour accueillir des rames de 5 voitures (contre 4 voitures jusque-là) et répondre aux exigences d'un métro de dernière génération, l'Atelier des Lilas est devenu inadapté. C'est pour cette raison qu'un nouvel atelier a été construit à Rosny – Bois-Perrier et que celui des Lilas a été fermé le 1er juillet 2023, puis démantelé.

NAISSANCE DE L'ATELIER DE MAINTENANCE DES TRAINS (AMT) DE ROSNY-SOUS-BOIS : FLAMBANT NEUF ET ULTRA-MODERNE

Opérationnel depuis février 2022, le nouvel AMT de Rosny-sous-Bois sert à l'entretien courant des rames de la ligne 11, à leur nettoyage et à leur stationnement. Il est conçu pour accueillir 39 trains de 5 voitures de dernière génération. Pas moins de 40 agents de la RATP se relaient 5 jours sur 7 pour veiller à leur bon état de fonctionnement. Composé de quatre voies, toutes reposant sur des pilotis, cet espace contient une technologie industrielle révolutionnaire : un système de dépose de bogie installé dans une fosse équipée de vérins. Cette impressionnante infrastructure industrielle offre la capacité de retirer un bogie d'une rame complète sans nécessiter la séparation des cinq voitures qui la composent. Cette technique se traduit par des gains de temps considérables et de confort lors des opérations de maintenance. D'autres systèmes, moins lourds mais tout aussi efficaces, ont aussi pris place dans le quotidien des mainteneurs. Par exemple, des modules sur roulettes ont été conçus pour alléger la charge des opérateurs travaillant dans les fosses, mais aussi pour leur permettre de conserver les outils et pièces détachées directement à portée de main.



ANCIEN ATELIER DES LILAS FERMÉ LE 1^{er} JUILLET 2023



LES MP14, UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE MATÉRIEL ROULANT PLUS CONFORTABLE

Depuis l'été 2023, après une période de contrôles et de tests de 14 mois, 39 nouvelles rames MP14, 100 % financées par Île-de-France Mobilités, sont progressivement déployées sur la ligne 11. Ceci permettra à la RATP à terme d'exploiter la ligne 11 prolongée avec un intervalle de 125 secondes en heure de pointe équivalent à la situation actuelle, dans l'attente des livraisons des 7 rames complémentaires échelonnée pour atteindre l'objectif d'un intervalle à 105 secondes en heure de pointe courant 2025.

Au total, 39 rames ont été commandées par Île-de-France Mobilités pour un montant de 380 millions d'euros. Cette commande massive fait partie de notre stratégie de renouvellement de l'ensemble des matériels roulants afin de proposer des transports plus performants, plus accessibles et toujours plus confortables au bénéfice des voyageurs franciliens.

Identique aux nouveaux trains déployés sur les lignes 4 et 14 dans la majeure partie de leur conception – mais ici dans une version à 5 voitures équipée de cabines de conduite – les MP14 disposent d'une intercirculation intégrale et d'un aménagement intérieur qui permettent une meilleure répartition des voyageurs, des échanges

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les MP14 parcourent en moyenne 150 km par jour et sont donc soumis à des opérations de maintenance très régulières. Les pneus sont ainsi changés tous les 275 000 km et les batteries tous les 5 ans.

en station plus fluides ainsi qu'une capacité d'emport supérieure.

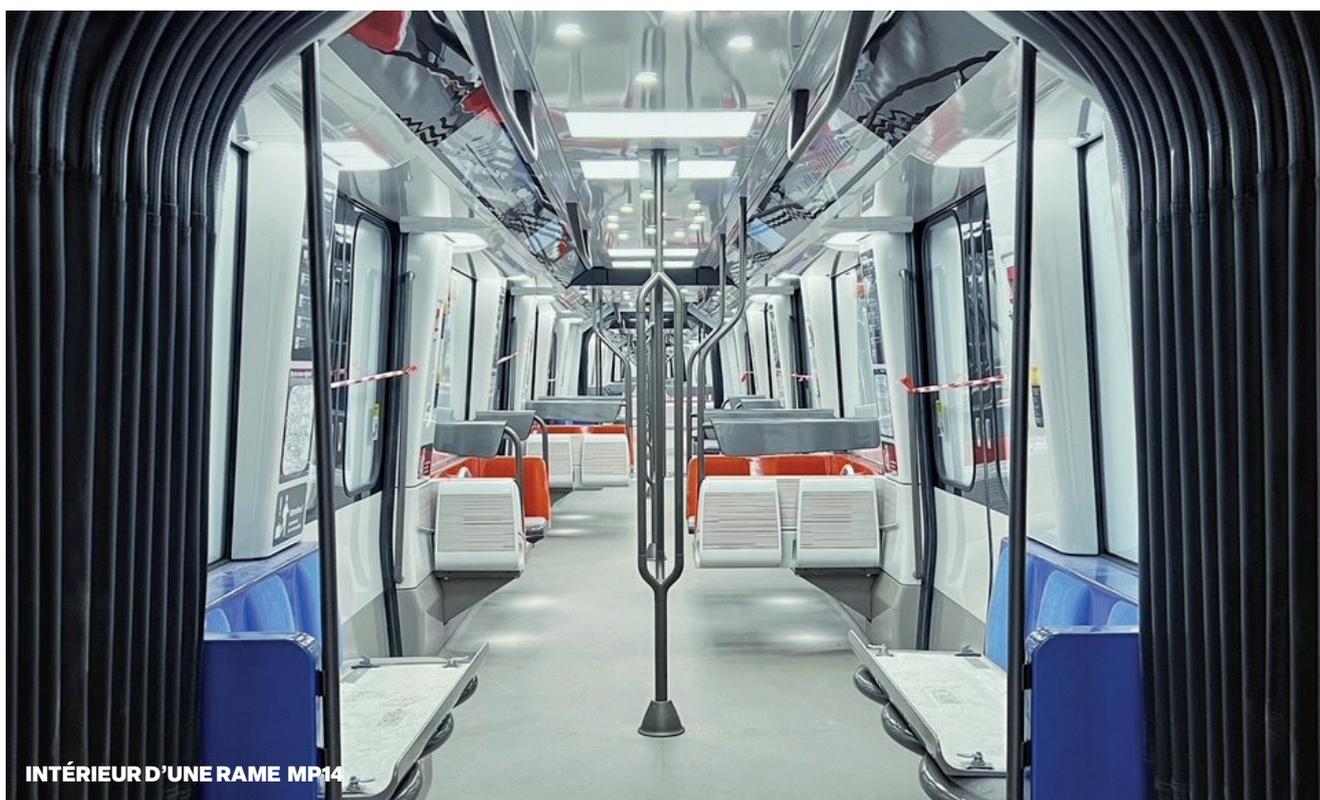
D'abord affectés sur les lignes 1 et 4 dans les années 60, certains MP59 ont été réaffectés sur la ligne 11 dans les années 90 et sont depuis mai 2023, progressivement réformés concomitamment au déploiement des MP14. Ces rames de dernière génération sont 40 % plus silencieuses que le MP59 et sont conformes aux normes d'accessibilité.

Par ailleurs, les rames bénéficient d'un système dynamique d'information sonore et visuelle embarqué qui informe en temps réel les voyageurs sur leur trajet via des écrans et des annonces sonores. Le matériel MP14 à 5 voitures permet donc d'accueillir plus de voyageurs dans des conditions plus confortables.

ACCUEILLIR, À TERME, 85 000 VOYAGEURS SUPPLÉMENTAIRES

La ligne 11 prolongée traverse 7 communes d'Île-de-France et rejoindra le futur prolongement du T1 et la future ligne 15. La ligne 11 accueille quotidiennement 110 000 voyageurs (chiffre 2019) et 85 000 voyageurs quotidiens supplémentaires sont attendus. Afin de fluidifier les déplacements et de répondre à la réglementation en vigueur concernant le temps d'évacuation des voyageurs, 10 des 13 stations de la ligne 11 ont été réaménagées. Les travaux d'adaptation ont permis :

- La création d'accès (en entrées et sorties) ;
- La création d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques ;
- La création d'une issue de secours.



INTÉRIEUR D'UNE RAME MP14

10

stations sur 13 modernisées

7

nouveaux accès en surface

2

stations rendues accessibles aux Personnes en Situation de Handicap (PSH) : Mairie des Lilas et Portes des Lilas (fin 2024)



STATION HÔTEL DE VILLE

Ainsi, en plus des 6 nouvelles stations répondant aux normes réglementaires concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR), les travaux de rénovation ont permis de mettre aux normes d'accessibilité les stations Mairie des Lilas et Porte des Lilas (fin 2024). D'ici fin 2024, l'ensemble constitué des 8 stations comprises entre Porte des Lilas et Rosny-Bois-Perrier seront aux normes réglementaires en termes d'accessibilité PMR. La ligne 11 disposera ainsi de 48 ascenseurs au total et 39 escaliers mécaniques.

Ces travaux et mises aux normes illustrent la volonté d'Île-de-France Mobilités de rendre le réseau toujours plus accessible aux personnes à mobilité réduite dès que cela est possible, qui plus est avec la complexité du métro.

Afin de permettre le passage du nouveau MP14, plus large que le MP59, les quais de l'ensemble des stations existantes ont été rehaussés puis rabotés et les locaux techniques ont été modifiés ou créés pour tenir compte de la modernisation des systèmes d'exploitation.



LE SAVIEZ-VOUS ?

La RATP a conçu des accès au métro modernes et esthétiques en harmonie avec le patrimoine architectural et les nouveaux quartiers desservis. Inspirés des iconiques entrées Guimard du début du 20^e siècle, le nouvel accès à Porte des Lilas, dessiné par le designer Marc Aurel, reflète les courbes élégantes de l'architecture emblématique du métro parisien.

Retour sur **la chronologie des travaux**

La phase de construction du prolongement aura duré 8 ans, de mi 2016 à mi 2024, et aura mobilisé des agents RATP et d'Île-de-France Mobilités de toutes formations telles que le Génie civil, la construction métallique, le bâtiment, l'électricité, les systèmes ferroviaires, etc. et une cinquantaine d'entreprises françaises et européennes (Allemagne, Italie, Suisse et Belgique).

Au pic de l'activité sur les années 2020 et 2021, en fin de phase du génie civil avec le tunnelier, et le démarrage des autres corps de métier du

second-œuvre, des équipements et des systèmes, on pouvait compter 1 000 personnes travaillant simultanément sur le projet, dont 850 personnels des entreprises réalisatrices, 120 maîtres d'œuvre, et 30 personnes à la Maîtrise d'Ouvrage.

Une durée de 15 ans pour un prolongement de métro (environ 6 ans d'études et de procédures et 6 à 9 ans de travaux) doit être considérée comme une référence pour tous les projets de prolongement de métro.

2015 — 2016 — 2017 — 2018 — 2019 — 2020 —

2015

Démarrage des travaux préparatoires et signature d'une charte à l'initiative de la RATP, engageant les entreprises concessionnaires à informer les riverains des travaux

ÉTÉ 2016

Démarrage des travaux de gros œuvre (génie civil pour la création des boîtes des stations et des tunnels, équipement (installation des systèmes électriques)) ;

FIN 2019

Baptême du tunnelier



TRAVAUX DE DÉVIATION DES RÉSEAUX



TRAVAUX DE GENIE CIVIL



**BAPTÊME DE SOFIA
À LA DHUYS**



INSTALLATION DES ESCALIERS MÉCANIQUES

2021

2022

2023

2024

2025

FIN 2021

Démontage
du tunnelier et
début des travaux
d'aménagement des
stations

JUIN 2023

Mise en service
des nouveaux
trains MP14 et
du nouvel atelier
de maintenance

13 JUIN 2024

Mise en service
du prolongement
de la ligne 11



AMÉNAGEMENTS DES STATIONS



ARRIVÉE DES TRAINS MP14 SUR LA LIGNE

Les lignes de Bus évoluent avec la ligne 11 !

Dès le 14 juin 2024, le réseau de bus évolue avec le prolongement de la ligne de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier. Afin de faciliter les déplacements et l'accès à la ligne, des lignes sont créées, des itinéraires de lignes sont modifiés, des noms d'arrêts changent, des arrêts sont créés et déplacés. Au total, plus d'une quinzaine de lignes de bus sont concernées.

48

Gare du Nord
Romainville – Vassou

- Prolongement de l'itinéraire de la Porte des Lilas jusqu'à 'Romainville – Vassou', votre nouveau terminus, avec reprise du tronçon et des points d'arrêt desservis jusqu'alors par la 129.
- Accès facile au  à 'Mairie des Lilas'.

76

Châtelet
Montreuil – Hôpital

- Prolongement de l'itinéraire jusqu'à 'Montreuil-Hôpital' en correspondance avec le , reprenant ainsi une partie du tracé de la ligne 545.
- Desserte de 7 nouveaux arrêts et suppression de 'Bagnolet – Louise Michel'.
- Renfort de la fréquence entre 'Gallieni' et 'Montreuil-Hôpital'.

102

Gambetta– Japon
Gare de Rosny – Bois-Perrier

- Modification de l'itinéraire de 'Gambetta' à 'Porte de Bagnolet' et entre 'Étienne Dolet' et 'Gare de Rosny-Bois-Perrier'.
- Accès facile au  à 'Salvador Allende' (station Bd Boissière) et, dès octobre 2024, à 'La Dhuis'.

105

Porte des Lilas
Mairie des Pavillons-sous-Bois

- Modification de l'itinéraire entre Romainville – Carnot et Salengro-Auffret via avenue P. Kerautret et bd R. Salengro.
- Accès facile au  à Mairie des Lilas et Romainville-Carnot.

116

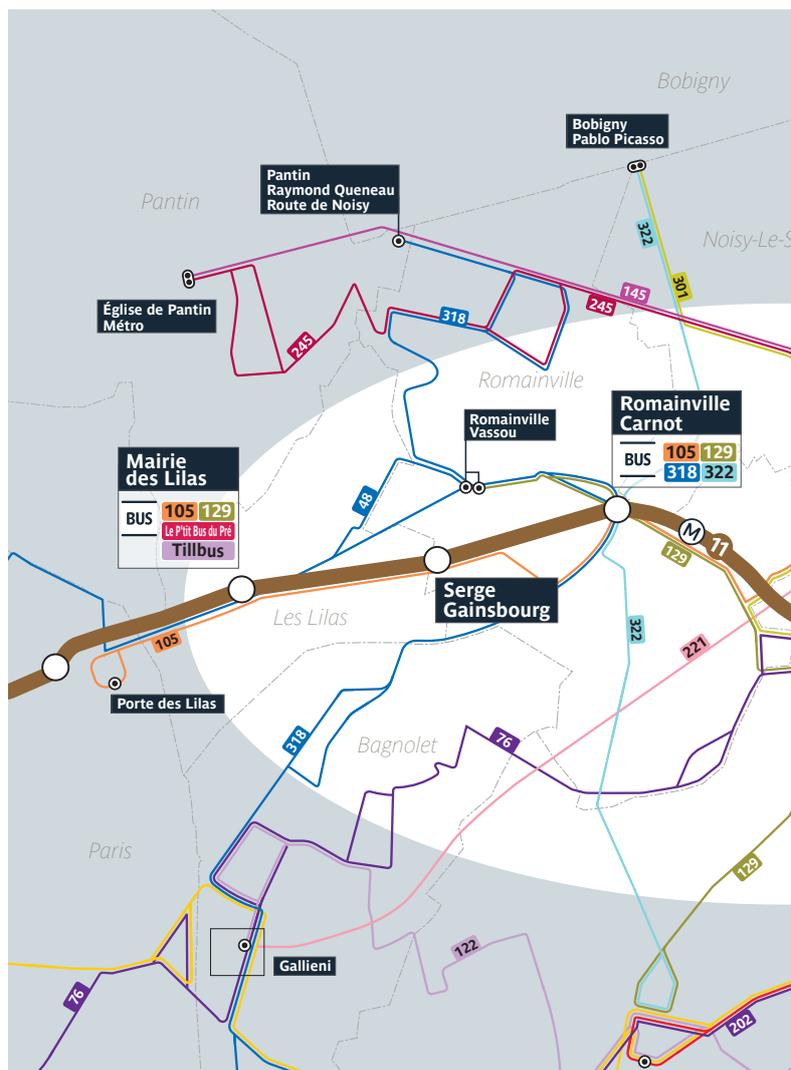
Montreuil – Boissière – Acacia
Champigny – Saint-Maur RER

- Modification de l'itinéraire depuis la gare de Nogent-Le Perreux, jusqu'à 'Montreuil-Boissière-Acacia', nouveau terminus.
- Reprise du tronçon entre Val de Fontenay RER et Rosny-Bois-Perrier par la ligne 145.
- Créations et déplacements de points d'arrêt au Perreux-sur-Marne, à Fontenay-sous-Bois et à Montreuil.

118

Château de Vincennes
Gare de Val de Fontenay

- Limitation de l'itinéraire à 'Gare de Val de Fontenay' avec reprise du tronçon entre 'Gare de Val de Fontenay' et 'Rosny-Vanderheyden', par la ligne 124.



124

Château de Vincennes
Montreuil – Boissière – Acacia

- Prolongement de l'itinéraire jusqu'à 'Montreuil-Boissière-Acacia' avec reprise du tronçon de la ligne 118 entre 'Gare de Val de Fontenay' et 'Rosny-sous-Bois-Van Derheyden'.
- Nouveaux points d'arrêt sur le tronçon 'Rosny-sous-Bois Vanderheyden' / 'Montreuil – Boissière-Acacia'.
- Accès au  à 'Salvador Allende' et, dès octobre 2024, à 'La Dhuis'.

127

Croix de Chaux
Neuilly-sur-Marne – Place de la Résistance

- Déplacement de l'arrêt 'Ernest Renan' en direction de 'Croix de Chaux' au 81, avenue Ernest Renan.



Les lignes **121**, **318**, **322**, **346** et **N12** restent inchangées et permettent l'accès au **M11**.

129 Mairie de Montreuil Romainville – Vassou

- **Limitation de l'itinéraire** à 'Romainville – Vassou' (arrêt anciennement nommé Vassou-Lénine), nouveau terminus.
- **Reprise du tronçon et des points d'arrêt** jusqu'à **Porte des Lilas** par la ligne 48.
- **Accès facile** au **M11** à 'Romainville-Carnot' et à 'Montreuil-Hôpital'.

145 Église Pantin Métro Val de Fontenay

- **Itinéraire prolongé** de Rosny-Bois-Perrier à la gare de Val de Fontenay, reprenant le tronçon nord de la ligne 116.
- **Suppression du tronçon** Rosny-Bois-Perrier / Cimetière de Villemomble.
- **Accès facile** au **M11** à 'Rosny-Bois-Perrier'.

202 Porte de Montreuil Montreuil – Boissière – Acacia

- **Création de ligne** reliant Mairie de Montreuil, le secteur Boissière-Acacia et Paris, avec un tronçon commun avec la ligne 102.
- **Création de nouveaux arrêts** rue de Paris et **accès au M11** à 'Salvador Allende'.

221 Bagnole – Gallieni Neuilly-sur-Marne – Pointe de Gournay

- **Modification de l'itinéraire** entre 'Bois-Perrier Nord' et 'Cimetière de Villemomble' avec reprise de l'itinéraire de la ligne 145 et suppression de l'arrêt 'Les Marnaudes'.
- **5 nouveaux arrêts**: '11 Novembre', 'Kellermann', 'Jean de Mailly Hoffmann', 'Bois-Perrier Sud' et 'Alsace Lorraine'.
- **Accès facile** au **M11** à 'Rosny-Bois-Perrier'.

245 Église de Pantin Rosny – Bois-Perrier

- **Création de ligne** reliant 'Église de Pantin' et 'Rosny-Bois-Perrier', avec reprise de l'itinéraire de la 102 entre 'Coteaux Beauclair et 'Rosny-Bois-Perrier' et de la 545 entre 'Jeanne d'Arc' et 'Elsa Triolet'.
- **Accès facile** au **M11** à 'Gare de Rosny-Bois-Perrier' et à 'Coteaux Beauclair'.

301 Bobigny – Pablo Picasso Gare de Val de Fontenay

- **Reprise de l'itinéraire initial** via le boulevard Boissière
- **Changement des noms d'arrêt** 'Hôpital André Grégoire' et 'Val de Fontenay RER' qui deviennent respectivement 'Montreuil-Hôpital' et 'Gare de Val de Fontenay'.
- **Accès facile** au **M11** à 'Montreuil-Hôpital' et à 'Salvador Allende'.

545 Noisy-le-Sec RER Bagnole – Louise Michel

- La ligne est supprimée. Son itinéraire est repris par :
- par la ligne 76 pour le tronçon 'Bagnole-Louise Michel' – 'Montreuil-Hôpital',
 - par la ligne 245 pour le tronçon 'Jeanne d'Arc' – 'Elsa Triolet'.

N23 Chatelêt Chelles – Gournay

- **Modification de l'itinéraire** entre Romainville – Carnot et Salengro-Auffret via avenue Pierre Kerautret et bd Roger Salengro.

Quelle suite pour la ligne 11 ?

La ligne 11 prolongée à Rosny – Bois-Perrier assurera, à terme, des correspondances avec le T1 prolongé à Val de Fontenay (horizon 2025), le RER E et la future ligne 15 à Rosny – Bois-Perrier (2031). Arrivée du T1 à Romainville – Carnot (horizon 2025).

Après son arrivée à Rosny – Bois-Perrier, une seconde phase de prolongement jusqu'à Noisy – Champs est envisagée. Elle sera étudiée dans le cadre d'une étude générale sur les prolongements de métro réalisée dans le cadre et avec les financements du CPER 2023-2027. Cette étude portera sur une quinzaine de prolongements en Île-de-France.



**NOUVELLES RAMES
DE MÉTRO MP14 EN SERVICE**

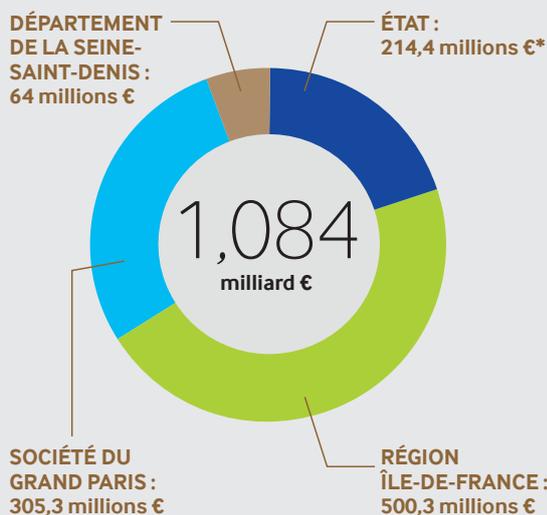
Les acteurs du projet et son financement

UN INVESTISSEMENT DE PRÈS DE 1,3 MILLIARD D'EUROS

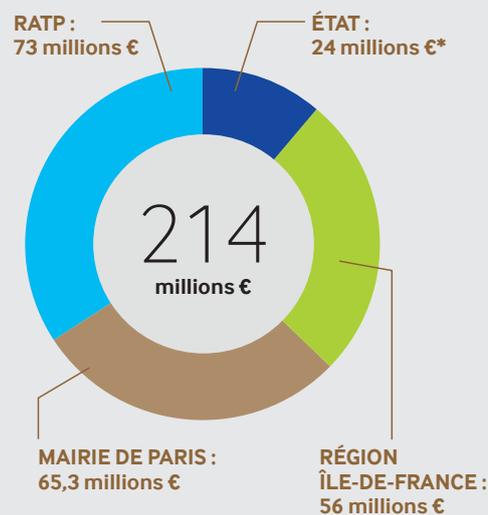
Le prolongement de la ligne 11 à l'est fait l'objet d'une mobilisation unique de la part des partenaires financeurs.

Réunissant 1,3 milliard d'euros (aux conditions économiques de 2014), l'accord sur la convention de financement adoptée au Conseil d'Île-de-France Mobilités du 7 octobre 2015 a marqué la volonté forte des acteurs institutionnels du territoire de voir le projet entrer dans sa phase opérationnelle.

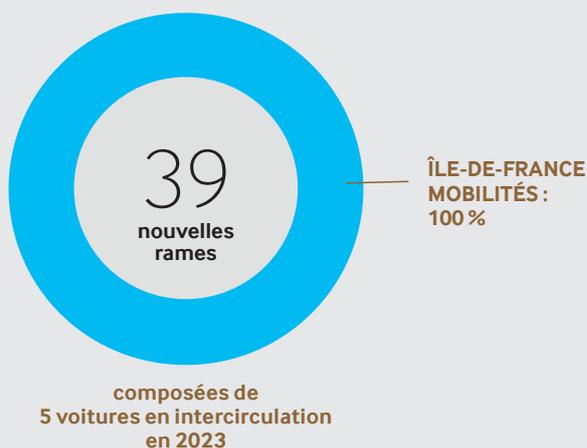
PROLONGEMENT À L'EST JUSQU'À ROSNY-BOIS-PERRIER



ADAPTATION ET MODERNISATION DES STATIONS



FINANCEMENT DU NOUVEAU MATÉRIEL ROULANT



* dont 35% financés par le programme de la Commission Européenne NextGénérationEU

LES PARTENAIRES FINANCEURS DU PROJET



Principal financeur du développement des transports en commun sur son territoire, **le Conseil régional d'Île-de-France** participe activement au prolongement de nombreuses lignes de métro de l'agglomération parisienne. La Région poursuit ainsi un double objectif : améliorer les conditions de déplacement de l'ensemble des franciliens et développer les transports de banlieue à banlieue. Dans le cadre de la ligne 11, l'Île-de-France apporte un soutien financier à hauteur de 556 millions d'euros, répartis sur la réalisation de l'infrastructure du prolongement et sur l'adaptation des stations existantes.



Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics, les nouvelles mobilités et les mobilités durables pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Présidée par Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités est composée de la Région Île-de-France et des huit départements franciliens et porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus). Au titre de la loi sur l'Organisation et la Régulation des Transports de 2009 (dite loi ORTF), Île de France Mobilités est maître d'ouvrage conjoint avec la RATP.

Île-de-France Mobilités a assuré la prévalence de la maîtrise d'ouvrage sur ce projet jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique et l'approbation de l'Avant-Projet. Par ailleurs, en tant qu'Autorité Organisatrice, Île-de-France Mobilités a assuré le pilotage financier depuis l'origine ainsi que l'instruction des dossiers de surcoûts.

Enfin Île-de-France Mobilités est financeur direct du matériel roulant et, de manière indirecte, d'une partie importante de l'adaptation des stations existantes (à hauteur de 73 M€) dans le cadre du contrat qui la lie à la RATP.



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

L'État investit, en Île-de-France, dans les projets de modernisation et de développement du réseau de transport existant notamment dans le cadre des projets s'articulant autour du Nouveau Grand Paris. Les projets de transport s'articulent de manière cohérente avec la réalisation des lignes de métro automatique en rocade du Grand Paris Express, afin de répondre aux besoins des Franciliens en matière de transports. Inscrit au Contrat de Plan État-Région 2015-2020, le projet de prolongement de la ligne 11 et d'adaptation des stations existantes est un projet prioritaire de l'État et bénéficie à ce titre d'une participation financière de 238 millions d'euros dont 35% financés par le programme de la Commission Européenne NextGénérationEU.



Financé par
l'Union européenne

L'Union européenne a financé le prolongement de la ligne 11 via la Facilité pour la relance et la résilience établie par le règlement (UE) 2021/241 du Parlement et du Conseil de l'Union européenne, au sein d'une enveloppe destinée à soutenir et modernisée les réseaux de transports collectifs franciliens et intégrée au volet Mobilités 2015-2022 du CPER Île-de-France.

Société des Grands Projets

Etablissement public de l'Etat créé en 2010, **la Société des grands projets** (ex-Société du Grand Paris) est chargée de la réalisation du Grand Paris Express, qui prévoit la création de 200 km de lignes de métro automatique et 68 gares pour relier les territoires d'Île-de-France et faciliter la vie quotidienne des franciliens. La Société des grands projets apporte un soutien financier pour la réalisation du projet, à hauteur de 305 millions d'euros.



Le Département de la Seine-Saint-Denis est particulièrement mobilisé et engagé en faveur du développement des transports notamment en mode lourd sur son territoire car trop de ses quartiers sont encore enclavés. Le prolongement de la ligne 11 à l'est répond à cet enjeu et à la triple urgence sociale, économique et environnementale qui touche particulièrement le territoire séquanodionysien. Le Département, soucieux d'améliorer le cadre et les conditions de vie de ses habitant.e.s par un accès facilité aux transports, finance donc ce projet à hauteur de 64 millions d'euros.



Depuis 2011, **la Ville de Paris** s'est engagée dans une politique ambitieuse de limitation de la pollution liée aux transports routiers par le développement des transports collectifs et alternatifs à la possession d'un véhicule particulier. C'est dans cette logique d'amélioration des transports en commun et du confort des usagers que la Ville de Paris apporte son soutien au projet, notamment en participant au financement de l'adaptation des stations existantes à hauteur de 65,3 millions d'euros.



La RATP assure la maîtrise d'ouvrage conjointe du projet avec Île-de-France Mobilités. Elle met à la disposition des autorités des compétences intégrées en exploitation, maintenance et ingénierie, qui permettent la maîtrise des chantiers contraints et complexes. Ainsi, la RATP coordonne le prolongement de la ligne 11 tout en procédant à sa modernisation. Elle contribue au financement de l'adaptation des stations existantes à hauteur de 73 millions d'euros avec des financements apportés par les contrats successifs qui la lient à Île-de-France Mobilités (via le Programme Quadriennal d'Investissement).

CONTACTS PRESSE

RATP

Jennyfer Dellupo
servicedepresse@ratp.fr
01 58 78 37 37

Île-de-France Mobilités

Alexandre Bergalasse
alexandre.bergalasse@iledefrance-mobilites.fr
06 99 76 07 26
01 82 53 81 20

Région Île-de-France

servicepresse@iledefrance.fr

Préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris

pref-presse@paris.gouv.fr
01 82 52 40 25

Ville de Paris

presse@paris.fr
01 42 76 49 61

Département de la Seine-Saint-Denis

Osel Lecuyer
olecuyer@seinesaintdenis.fr
06 10 76 04 43