

Paris, le 29 juin 2017

Communiqué

Mise en service du Tram11 express : bonne nouvelle, mais des inquiétudes demeurent et la ligne reste incomplète

La mise en service du T11 Express entre Epinay et le Bourget est une bonne nouvelle pour les usagers de la banlieue nord de Paris, qui bénéficieront pour la première fois d'une portion de rocade rapide leur évitant de transiter par Paris. C'est l'aboutissement d'un très long processus puisque la première concertation publique sur ce projet date de 1999 !

Cependant, l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France souhaite attirer l'attention sur les sujets suivants :

- les usagers attendent une **qualité de service** optimale, surtout s'agissant d'une ligne neuve, courte et sur voies intégralement dédiées. Les difficultés permanentes de la ligne T4, seul autre tram-train francilien exploité par la SNCF, laissent craindre que ce ne soit pas le cas.

- alors que les quais sont prévus pour des rames doubles voire triples, l'exploitation ne sera faite qu'avec des trams simples, soit 250 places maximum. Nous craignons une **saturation rapide** de cette ligne, notamment aux heures de pointe. D'ailleurs un document du STIF de 2009 prévoyait un taux de charge « d'environ 100% » sur l'interstation la plus chargée !

- l'utilisateur qui ne possède pas de passe Navigo ne pourra pas utiliser le ticket T+ comme dans les autres tramways. Il devra acheter un **ticket spécifique** origine / destination et repayer pour faire une correspondance avec un bus. Nous demandons que cette complication tarifaire soit supprimée dans les meilleurs délais.

- cette ligne prendra toute son utilité quand elle sera **prolongée, jusqu'à Sartrouville à l'ouest et Noisy-le-Sec à l'est**, comme prévu dans la déclaration d'utilité publique de 2008. Environ 50 M€ ont déjà été dépensé en études détaillées (AVP) et acquisitions foncières. Nous demandons aux financeurs Etat et Région de débloquer les budgets nécessaires à l'engagement rapide des travaux. Concernant la partie ouest, un courrier a été adressé à la Ministre des Transports et à la Présidente de la Région Ile-de-France, avec les associations Cadeb et Plus de Trains.

* * *

Contacts presse :

- Marc PELISSIER 06 75 66 08 66
- Bernard GOBITZ 06 62 17 58 29



Plus de trains
Association d'usagers
des lignes RER et Transilien

Courrier des associations d'usagers à Mme Elisabeth Borne, Ministre des Transports et à Mme Valérie Pécresse, Présidente de la région Ile-de-France et Présidente d'Ile-de-France Mobilités (ex-STIF)

Ile-de-France, le 27 juin 2017

Objet : Nous demandons le lancement rapide des travaux de prolongement du T11 express jusqu'à Sartrouville, promis par l'Etat et la Région à plusieurs reprises.

Copie : les élus des territoires qui attendent la réalisation de ce prolongement

Madame la Ministre,
Madame la Présidente de Région,

La nouvelle ligne de « tramway express » T11 va ouvrir le 1er juillet prochain entre Le Bourget et Epinay-sur-Seine, sur 11 km. Après plusieurs années de retard, cette première ligne tangentielle va enfin favoriser les trajets banlieue à banlieue sur une partie du Nord de Paris. Nous nous en réjouissons.

Si cette ligne s'apparente bien plus à un train/métro léger qu'à un tramway¹, elle ne permettra pas à son lancement de bénéficier à plein de l'effet de maillage. En effet, SNCF et Ile-de-France Mobilités indiquent que la portion inaugurée transportera de 50 à 60'000 usagers par jour, soit seulement 20-25% de ce qu'elle transportera le jour où elle sera prolongée et exploitée de Sartrouville à Noisy-le-Sec (28 km de bout en bout, 250'000 usagers annoncés sur le site d'Ile de France Mobilités).

Aussi, il nous semble particulièrement important que les engagements de l'Etat et de la Région soient tenus, notamment ceux pris le 26 janvier 2011 et portant sur la réalisation complète du T11 et sur son financement. Fait rare, toutes les études nécessaires ont été réalisées, l'ensemble du projet a été déclaré d'utilité publique et des acquisitions foncières sont même en cours ; il est donc possible d'enclencher rapidement les travaux. Le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités a rappelé le 22 mars 2017, à l'occasion d'un vœu déposée par vous-même Mme Pécresse, « l'intérêt et l'opportunité du projet prolongé à l'est jusqu'à Noisy-le-Sec et à l'ouest jusqu'à Sartrouville, tel qu'il a été déclaré d'utilité publique en 2008 ».

Plusieurs éléments militent en faveur d'une priorisation du prolongement du T11 express, notamment sur son tronçon ouest :

- Le quart nord-ouest de l'Ile de France ne bénéficiera pas d'un bon accès au réseau du Grand Paris Express. Depuis Cergy, la correspondance avec la ligne 15 se fera à La Défense, là où les RER A arrivent déjà bondés. Ainsi, à la différence des autres lignes radiales², le Grand Paris Express n'aidera aucunement à la désaturation de l'ouest du RER A. Le T11 prolongé contribue à réparer cette iniquité : son arrivée à Sartrouville offrirait un accès rapide au nord de l'Ile de France, tout en évitant le centre de Paris. Il améliorera les conditions de transport de nombre d'usagers du quart nord-ouest et contribuera à désengorger pour partie la branche Cergy-Poissy du RER A³, l'un des points les plus durs pour les usagers.
- Les villes de Sartrouville et d'Argenteuil sont parmi les plus importantes d'Ile-de-France, avec respectivement 55'000 et 110'000 habitants. Le projet du T11 express leur a été promis depuis plusieurs décennies, de nombreux habitants l'attendent, et plusieurs projets immobiliers ont même attirés les

¹ Interstations du T11 2 à 3 fois plus longues que celles des lignes de tramway, vitesse jusqu'à 100 km/h.

² La correspondance à Arcueil-Cachan aidera à désaturer la branche sud du RER B. Idem pour la station Les Ardoines sur la branche sud du RER C, pour Clamart sur la ligne N, pour Noisy Champs à l'est du RER A, etc.

³ Le RER E prolongé à Mantes la Jolie permettra de désaturer le tronçon central du RER A jusqu'à La Défense, mais aura un effet réduit sur le trafic des branches Cergy - Poissy du RER A, limité aux usagers de la gare de Poissy, et marginalement de Houilles Carrières sur Seine.

acheteurs en relayant les promesses claires de l'Etat et de la Région de réaliser cette ligne, notamment autour du quartier du Val Notre-Dame, mal desservi sans cette ligne. Ces villes importantes ont besoin de liens banlieue-banlieue, et sont trop souvent enclavées lorsque leurs lignes radiales sont hors-service (RER A ou ligne J). Le T11 prolongé offrira des solutions appréciables sur ces deux points.

- Nous ne comprenons pas que trois milliards d'euros soient investis prioritairement sur la ligne 18 du Grand Paris Express, dont le trafic est estimé à 100'000 usagers par jour, alors qu'un milliard d'euros permettent la réalisation de la ligne T11 dans son ensemble et le transport de 250'000 usagers par jour (chiffres Ile-de-France Mobilités).
- La ligne T11 express prolongée dessert des zones très urbanisées où l'attente de transports collectifs est forte. Les besoins de transport banlieue à banlieue sont immenses dans le nord des Yvelines et dans l'ouest du Val d'Oise : le tronçon le plus embouteillé de la rocade autoroutière A86 se situe sur son quart nord-ouest, autour de Gennevilliers. Il est nécessaire de développer de telles infrastructures de transport collectif pour réduire la part de l'automobile dans les trajets banlieue à banlieue.
- La modernisation des lignes de bus entre Sartrouville et Argenteuil permet d'améliorer la desserte des quartiers mais ne répond pas au besoin de relier les territoires : les deux gares sont reliés par le bus en 40 minutes (normalement, 1h15 parfois) alors que le T11 express mettrait seulement 10 minutes, en étant bien plus fiable en heure de pointe.

Tous les verrous techniques sont levés pour permettre de lancer le prolongement du T11 express. Nous vous demandons de prendre la décision politique de le lancer. Cette ligne ne sera un succès que lorsqu'elle sera exploitée en totalité. Nous sommes convaincus que ce prolongement a un fort intérêt général.

Bien moindre que le coût de la ligne 18, ce prolongement demeure coûteux. Les ressources financières existent, avec les levées pérennes de la Société du Grand Paris, mais nous tenons à être réalistes : si des solutions techniques permettent d'obtenir l'essentiel pour un coût moindre, nos associations sont à votre disposition pour échanger avec vos services tant que cela ne fait pas perdre trop de temps à ce projet tant attendu.

Nous vous prions de croire, Madame la Ministre, Madame la Présidente de Région, à l'assurance de nos salutations distinguées.

Paulette MENGUY
Marc PELISSIER
Arnaud BERTRAND

Présidente de l'association CADEB
Président de l'AUT - Fnaut Ile de France
Président de l'association Plus de Trains

Association CADEB
www.cadeb.org
cadeb78@wanadoo.fr

AUT- Fnaut IDF
www.aut-idf.org
aut@aut-idf.org

Association Plus de Trains
www.plusdetrains.fr
contact@plusdetrains.fr

Sartrouville à Noisy-le-Sec : 28 km de trajet

