

# **Concertation ligne b – Secteur des Longs Champs**

## **« *Un métro en intelligence* »**

*Conseil de Quartier / Vivre aux Longs Champs / Collectif des habitants du square Bouget*

***Correctifs et commentaires  
suite à la réunion de concertation du 11/12/2008***

17 décembre 2008

## Modifications

### Station Beaulieu

- Chiffrage d'un tracé « Beaulieu Sud » demandé
- Aucune décision sur cette version pour l'instant

### Station Champs Blancs

- Version Champs Blancs nord supprimée

## Projet de la Semtcar

- Très mauvaise desserte du quartier
- **Nuisances inacceptables pour les riverains** (Buttes de Coësmes)
- Rupture de la connectivité écologique (entre croix verte et coulée verte)

## Projet de M. Brard

- **Nuisances inacceptables pour les riverains** (Buttes de Coësmes et Clos Courtel)
- Desserte de second choix
- Rupture de la connectivité écologique (entre croix verte et coulée verte)

**→ Réaffirmation de notre refus fort de l'aérien**

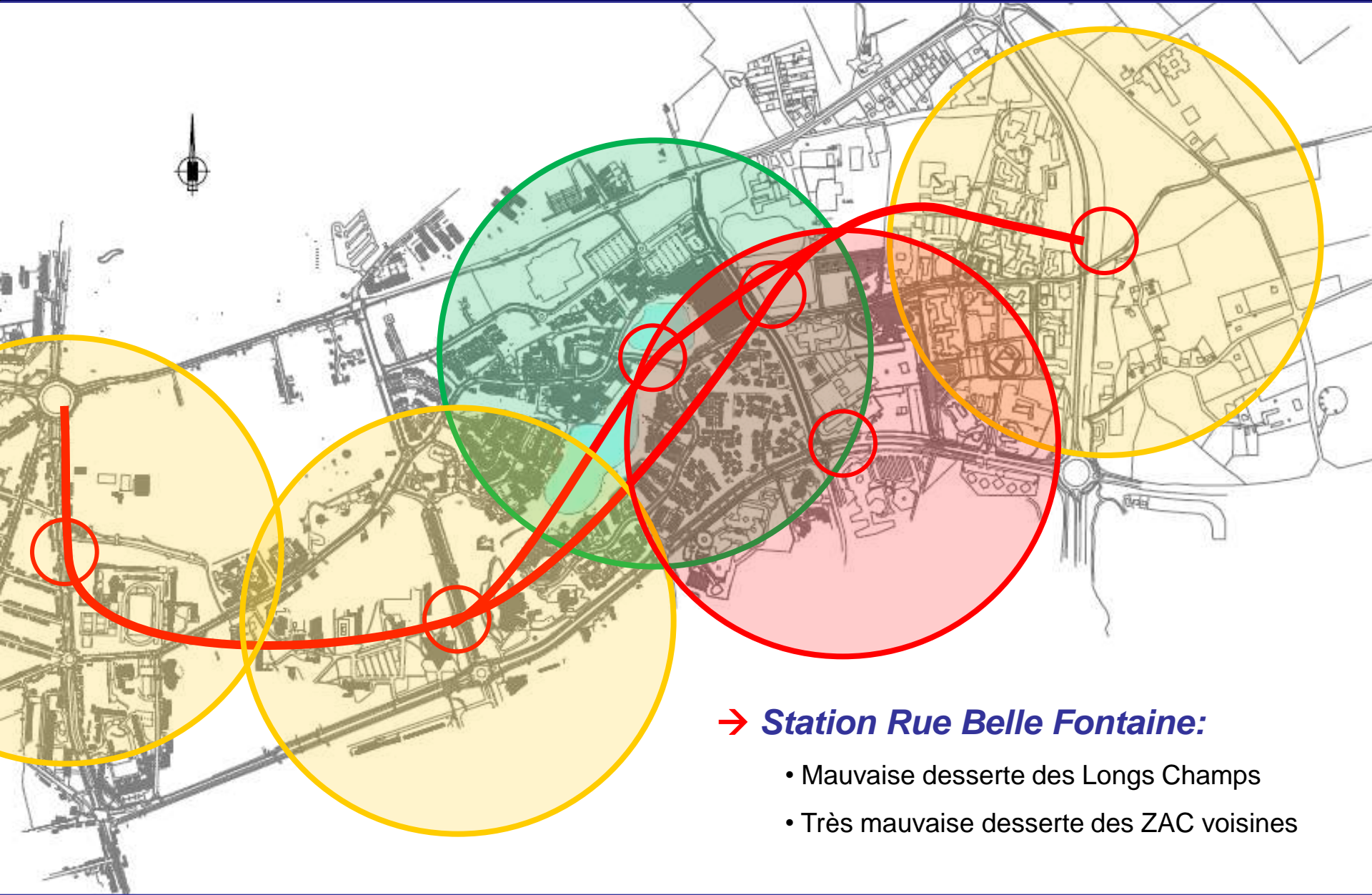
## Alignement d'arbres des Buttes de Coësmes

- Plus de 200 arbres menacés
- Un rôle écologique\* :
  - Partie intégrante de la « trame verte » définie par Ménard P. et Clergeaud P.
  - Il est indispensable de les conserver pour permettre les échanges de faune entre les différentes zones du quartier et de ses alentours.



\* Pour plus d'informations : dossier écologique habitants en annexe

# Qualité de desserte : 470m à vol d'oiseau

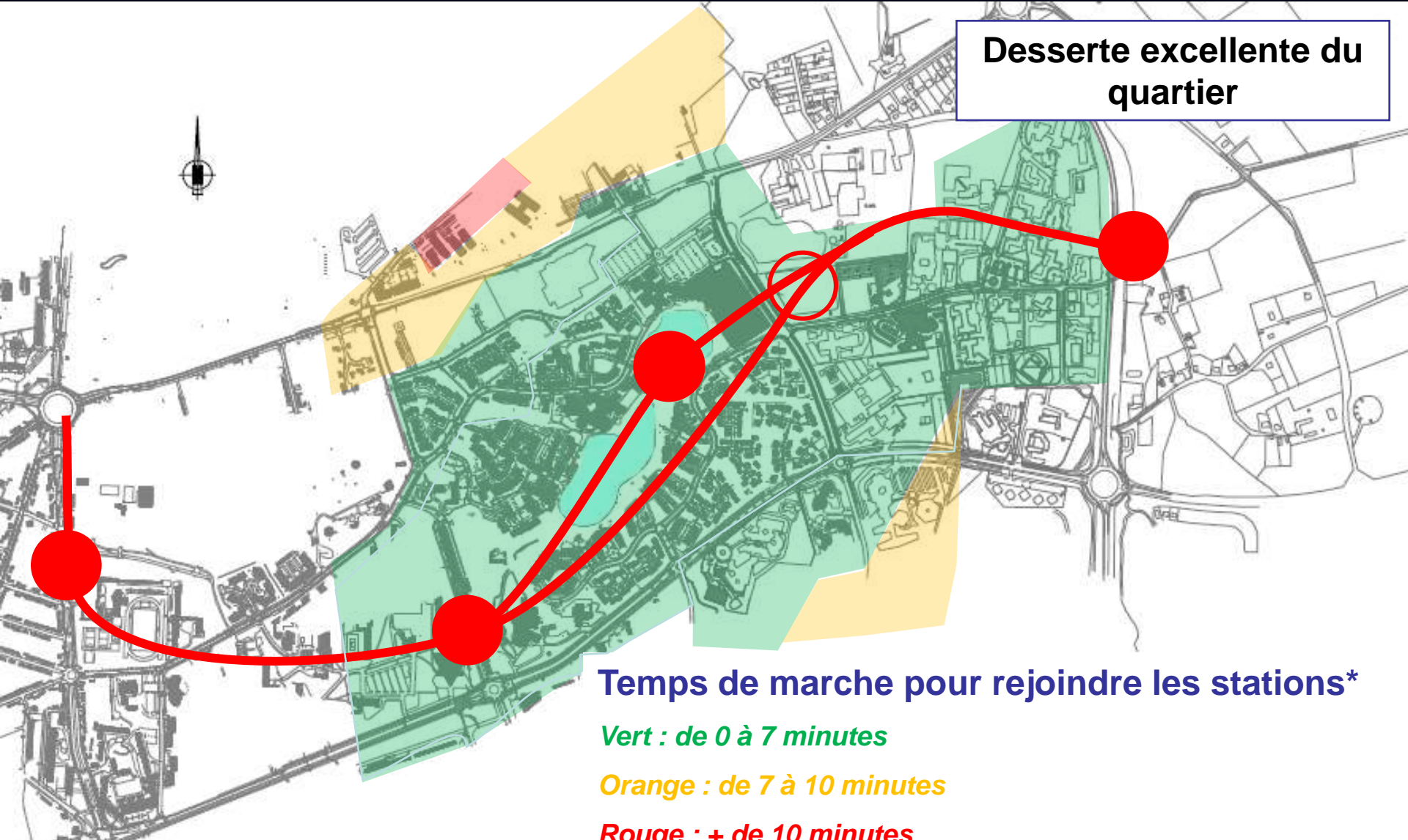


→ **Station Rue Belle Fontaine:**

- Mauvaise desserte des Longs Champs
- Très mauvaise desserte des ZAC voisines

# Qualité de desserte : accès piétons aux stations variante « Rue Malmanche »

Desserte excellente du quartier



**Temps de marche pour rejoindre les stations\***

**Vert :** de 0 à 7 minutes

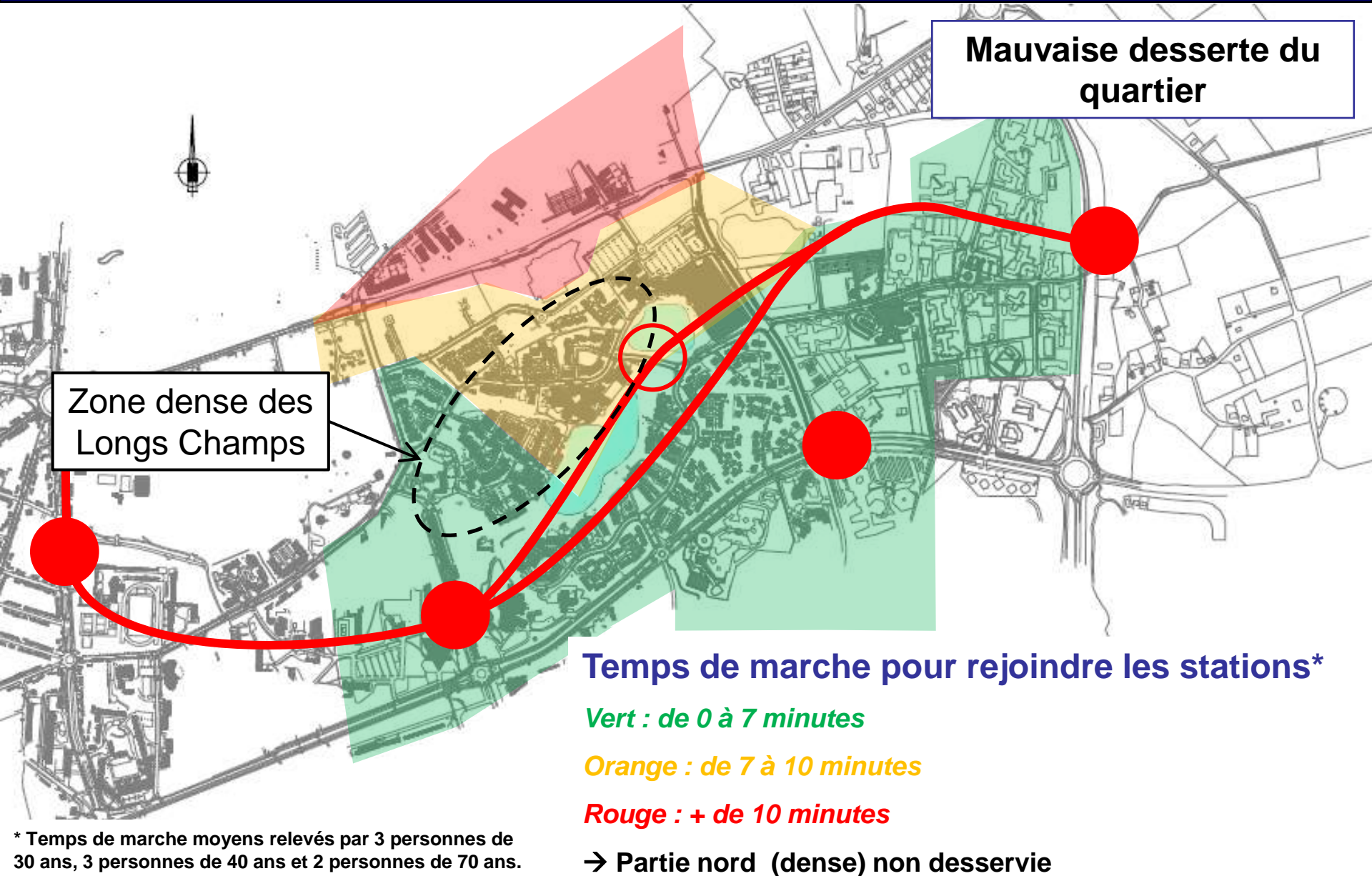
**Orange :** de 7 à 10 minutes

**Rouge :** + de 10 minutes

→ **Tout le quartier à moins de 7 minutes de marche du métro**

\* Temps de marche moyens relevés par 3 personnes de 30 ans, 3 personnes de 40 ans et 2 personnes de 70 ans.

# Qualité de desserte : accès piétons aux stations variante « Belle Fontaine »



\* Temps de marche moyens relevés par 3 personnes de 30 ans, 3 personnes de 40 ans et 2 personnes de 70 ans.

## Projet de M. Brard : **notre base de comparaison**

→ Projet proche en terme de desserte

## Projet Semtcar : **non comparable**

→ Ne dessert pas le quartier et les ZAC voisines

## Coût projet habitant estimé par Xélis :

**≈ 35 M€ de surcoût par rapport au projet de M. Brard**

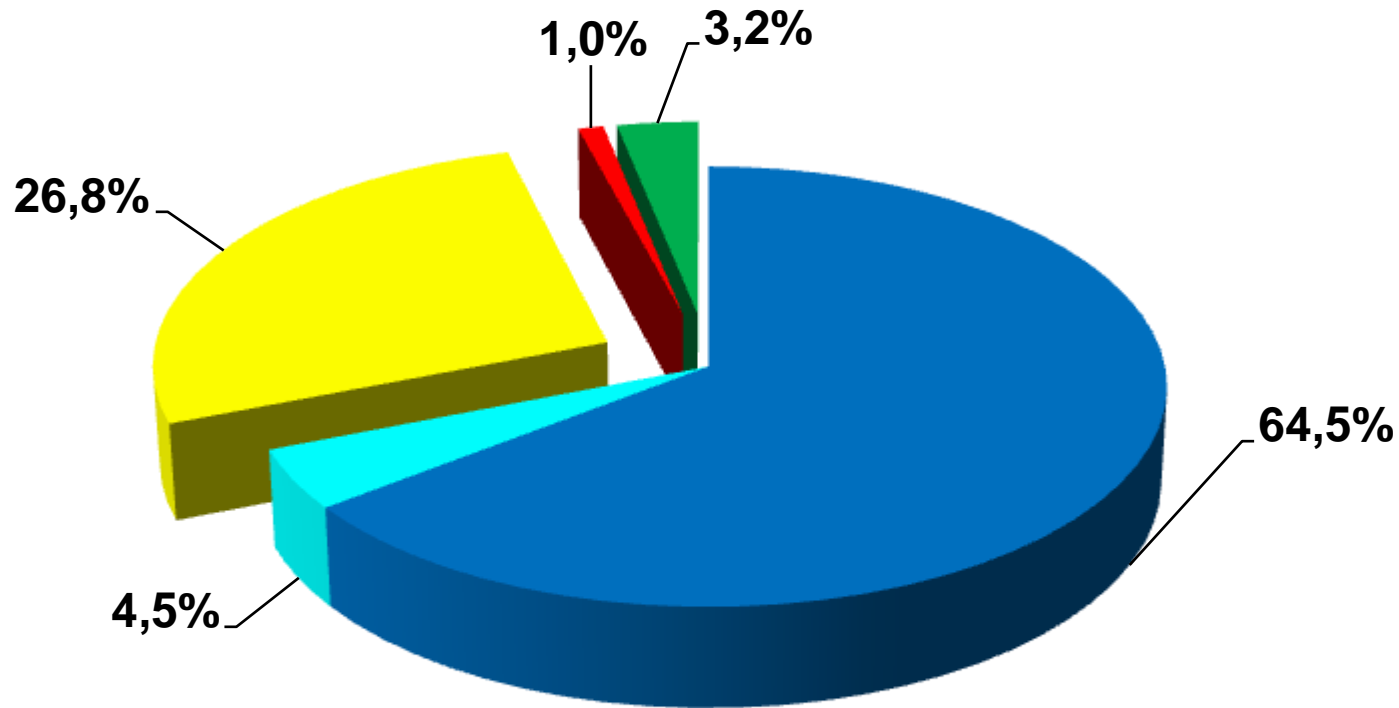
Soit inférieur d'environ 12 millions au projet Semtcar en tunnelier (1E)



# Répartition des coûts sur le projet global

Marge d'erreur des estimations > 3%

(source Semtcar)



***Le coût du projet habitant est dans la marge d'erreur***

- Reste de la ligne
- Surcoût boucle tunnelier du Gast
- Coût du projet Atelier de l'île
- Surcoût Atelier de l'île en tranchée couverte
- Surcoût projet habitant

# Coût par kilomètre de métro

***Avec le projet habitant, le tronçon Nord-Est est moins cher au kilomètre que le reste de la ligne de métro !***



Coûts

95 millions / km

- 11 %

85 millions / km

Projet habitant : 34% de la ligne pour 31% des coûts

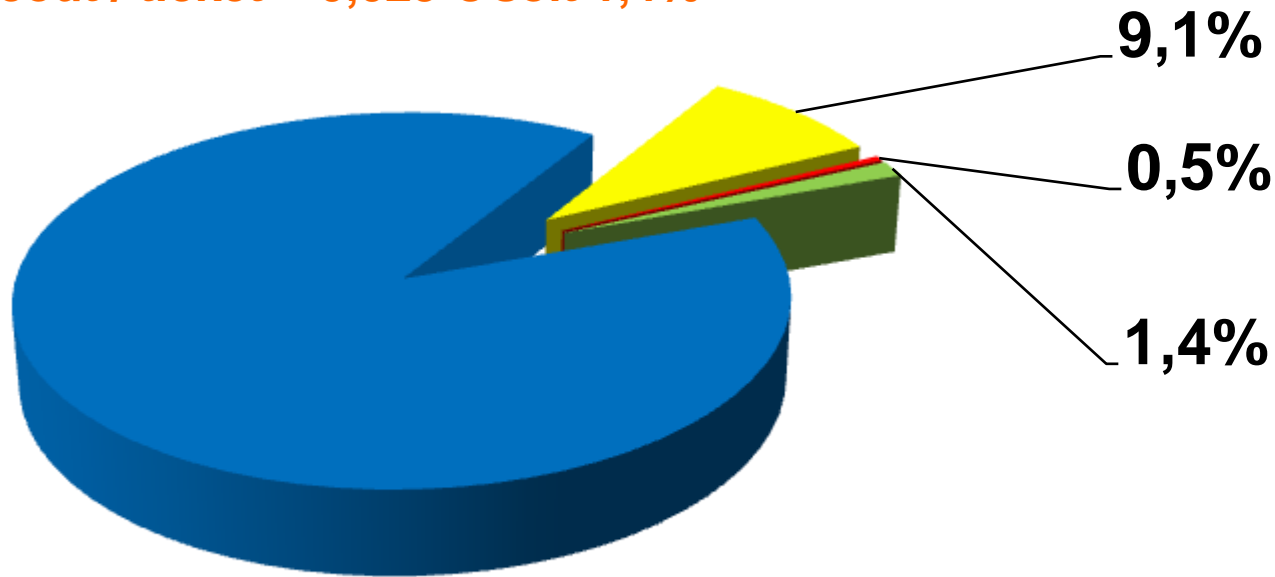
**Pourquoi serions nous la variable d'ajustement ?**

# Impact sur le coût du ticket

**Constat : ce qui compte est le prix que paieront les usagers du métro**

- Durée de amortissement = 50 ans\* selon la comptabilité publique
- Ligne B : 110 000 voyages / jour → 2 007 500 000 voyages sur 50 ans

→ **Surcoût / ticket = 0,023 € soit 1,4%**



*Rappel, dernière hausse de tarif en mai 2008 : + 9%*

- Prix ticket avant mai 2008
- Hausse mai 2008
- Surcoût Atelier de l'île en tranchée couverte
- Surcoût projet habitant

## Un projet métropolitain ambitieux

- Pour desservir l'ensemble de la métropole
- Fait pour durer dans le temps (au minimum 50 ans)
- Pour relever des enjeux forts

**Pourquoi prendre le risque de faire le mauvais choix pour quelques pourcents ?**

**La Métropole doit se donner les moyens de ses ambitions !**

**Une question : quelle est la suite réelle de la concertation ?**