

**Rapport de
Michel Gaillard,**

**GARANT DE
LA CONCERTATION**

MICHEL GAILLARD
Garant de la concertation

Décisions de référence :
Saisine de la CNDP par le STIF du 1^{er} juillet 2009
Décision CNDP du 2 septembre 2009
Décision CNDP du 7 octobre 2009

Propos liminaires sur la conception et la nature de ce rapport

La concertation sur le dossier « désaturation de la ligne 13 du métro » qui s'est déroulée du 11 janvier au 12 février 2010, était, conformément aux textes en vigueur, organisée sous la responsabilité du STIF, autorité administrative maître d'ouvrage du projet, sous l'égide d'un garant.

La notion de garant est un concept introduit par la Commission nationale du débat public lorsque, saisie d'un dossier par un maître d'ouvrage, elle ne retient pas la procédure de Débat public placé sous sa responsabilité. Elle peut, alors, recommander qu'une concertation soit organisée sous la responsabilité du maître d'ouvrage, sous l'égide d'une personnalité indépendante dénommé garant. La mission de celui-ci est une déclinaison des missions que les textes confèrent à la CNDP. Ainsi, le garant, dont « neutralité, impartialité et objectivité » sont les mots clés qui sous-tendent cette mission :

- veille aux bonnes conditions d'information et de participation du public aux débats organisés. A ce titre, il s'assure, notamment, que le public a bien été éclairé sur les enjeux du projet, ses aspects techniques et ses impacts ;
- contribue à la détermination des modalités de mise à disposition de l'information auprès du public et de participation de ce dernier ;
- s'assure du bon déroulement de la concertation, notamment de la faculté réelle donnée au public de pouvoir questionner le maître d'ouvrage et d'obtenir des réponses, de pouvoir formuler des remarques et suggestions, tant sur l'opportunité du projet que sur sa consistance et ses impacts.
- valide le bilan de la concertation que rédige le maître d'ouvrage

Dans l'esprit de ce qui précède, ce rapport évoque essentiellement deux aspects de la concertation qui vient de s'achever : l'appréciation de la qualité de celle-ci et l'énumération des points du projet jugés critiques par le public.

Sommaire

	Page
I. LES OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS A CONCERTATION	4
II. LE CHOIX D'UNE SOLUTION : UNE REPONSE PRIVILEGIEE PAR LE STIF	6
III. LES MODALITES ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	7
IV. LES QUESTIONS SOULEVEES PAR LES PARTICIPANTS ET LES AVIS EXPRIMES SUR LE PROJET	10
V. CONCLUSION	17

I- LES OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS A CONCERTATION

La ligne 13 du métropolitain, ligne très sollicitée car constituant une liaison transversale nord-sud desservant le centre de Paris, avec neuf correspondances dont deux avec des gares parisiennes, Saint-Lazare et Montparnasse, figure parmi les trois lignes les plus chargées du réseau, avec, en périodes de pointe du matin et du soir, **des conditions de transport très dégradées pour ses usagers.**

➤ **Une qualité du service de la ligne 13 qui souffre d'un handicap originel.**

La structure en fourche dans sa partie nord conduit, mécaniquement, au delà de ce point de séparation de la ligne, à répartir le trafic de celle-ci sur deux branches, prolongées au fil du temps l'une vers Asnières et l'autre vers Saint Denis. Chacune de ces branches dessert des territoires à forte densité urbaine, lieux d'implantation de nouvelles zones d'activités créatrices d'emplois, donc de besoins nouveaux en capacité de transport collectif. Au-delà des zones de desserte immédiate de ces branches, leur prolongement a permis à de nombreux usagers d'accéder, via les réseaux de bus, au réseau du métro. Ainsi, alors que s'accroissait très sensiblement le nombre d'usagers de la ligne, la structure en fourche limitait le nombre de rames circulant sur chaque branche, donc la capacité de transport offerte.

➤ **Des mesures ponctuelles ont permis des améliorations.**

Accroître cette capacité à structure de réseau inchangée est possible mais dans des proportions très limitées. Dans la période récente, diverses mesures ont été prises ayant permis cette augmentation, mesures concernant les modalités d'exploitation de la ligne, la signalisation et la régulation du trafic. La poursuite de ces améliorations restera fortement contrainte par la longueur des rames envisageables, longueur limitée à cinq voitures.

➤ **De multiples projets de développement ou d'implantation de nouvelles zones résidentielles ou d'activité.**

Ces projets caractérisent les territoires parcourus par la ligne 13 ou proches de celle-ci, du quartier des Batignolles à Paris aux communes de la Plaine Saint Denis au nord est et de Gennevilliers-Asnières à l'ouest. La perspective d'une augmentation sensible des emplois créés ou du nombre des résidents renforce l'exigence d'une réponse rapide à la nécessité de désaturer cette ligne. Ainsi, au-delà de l'objectif d'amélioration des conditions actuelles de transport des usagers, s'impose la nécessité d'offrir de nouvelles capacités de transports collectifs dans ces territoires.

A ce titre, il convient d'évoquer les demandes exprimées par certains élus des territoires concernés que soit envisagé le prolongement, à nouveau, des deux branches de la ligne 13, vers Stains pour l'une, vers le Port de Gennevilliers pour l'autre, des demandes dont la satisfaction paraît peu compatible avec l'état actuel de saturation de la ligne. Réduire

significativement le taux de charge de la ligne 13 est, outre un objectif en soi d'amélioration de la qualité du service pour les usagers actuels, un préalable à toute perspective d'élargir sa zone de desserte.

➤ **D'autres projets de transport à l'étude sur ces territoires**

L'instruction du dossier mis en débat ne peut méconnaître, par ailleurs, les autres projets ou réflexions susceptibles de contribuer à l'objectif de désaturation de la ligne 13. La réalisation du barreau « nord » du métro en rocade « Arc Express » en est un exemple significatif, sans oublier les diverses implantations ou prolongements de tramways qui contribuent à l'offre de transport collectif inter banlieue (T1 et T8 par exemple).

Sur ce thème de la cohérence entre les divers projets à l'étude, il convient de rappeler la demande exprimée par la Commission Nationale du Débat Public dans sa décision du 2 septembre dernier, que soit prise en compte la compatibilité du projet retenu avec celui envisagé dans le cadre du projet « Grand Paris ».

➤ **La prise en compte du maillage des différents réseaux.**

Le maillage des réseaux de transport collectif franciliens, paramètre clé de leur efficacité et de leur performance, demeure une préoccupation constante dans toute réflexion sur l'extension de ces réseaux. Le projet soumis à cette concertation, s'il n'a pas celui-ci pour objectif premier, ne peut ignorer cette exigence et doit constituer une opportunité de renforcer ce maillage.

Ainsi, trois objectifs motivent la réalisation du projet mis en débat :

- Un objectif principal, objet de la saisine de la CNDP par le maître d'ouvrage, à savoir l'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers actuels de cette ligne 13
- Un second objectif, indissociable de toute bonne préparation de l'avenir, concerne l'accroissement de la capacité des transports collectifs de masse sur les territoires concernés
- Enfin, le renforcement du maillage des différents réseaux, métro, RER et tramway, toute extension de ceux-ci devant intégrer cette préoccupation

... sous une double contrainte à satisfaire :

- le caractère durablement efficace de la solution retenue
- le souci de préserver l'avenir en laissant ouvertes toutes les options de développement ultérieur du réseau construit ou d'intégration de celui-ci dans de nouveaux projets.

II-LE CHOIX D'UNE SOLUTION : UNE REPONSE PRIVILEGIEE PAR LE STIF.

Le projet soumis à concertation a pour intitulé « Désaturation de la ligne 13 du métro » et constitue, à ce titre et avant toute autre considération, une proposition de réponse au principal objectif poursuivi et précédemment évoqué.

A cet égard, le prolongement de la ligne 14 n'est donc, dans le dossier soumis à concertation, que la réponse privilégiée par le maître d'ouvrage pour satisfaire cet objectif, parmi d'autres types de solutions ayant fait l'objet de nombreuses études dans un passé plus ou moins récent.

➤ Les diverses réponses étudiées pour désaturer de la ligne 13.

L'une des premières solutions envisagées, au début des années 90, consistait, déjà, à prolonger la ligne 14, ligne nouvelle en cours de réalisation. Ce prolongement de Saint-Lazare au port de Gennevilliers intégrait la branche « Asnières » de la ligne 13 à partir de la station « Porte de Clichy », solution dite de « météorisation » de cette branche.

Une autre solution a fait l'objet d'études : la suppression de la « fourche » par le débranchement de la ligne 13 soit à la station Brochant (branche Asnières), soit à la station Guy Mocquet (branche Saint-Denis), conduisant ainsi à créer une ligne 13bis ayant pour extrémité au sud la station Saint-Lazare. Pour le STIF, cette solution présente un certain nombre d'inconvénients dus, notamment, aux travaux qu'elle générerait et au difficile positionnement du terminus à Saint-Lazare. Elle pénaliserait, en outre, un grand nombre d'usagers actuels qui seraient contraints de prendre une correspondance pour continuer leur parcours au sud de Saint-Lazare sur la ligne 13 du métro.

Le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen constitue une autre réponse à l'objectif de désaturation de la ligne 13, la réalisation du métro en rocade « Arc Express » entre La Défense et la Plaine Saint-Denis pouvant également contribuer à celui-ci. Toutefois, on retiendra de la présentation du STIF que chacune de ces deux options, prises isolément, conduirait à un taux de décharge de la ligne 13 trop faible pour constituer une solution adéquate au problème posé.

➤ La préférence du STIF : un prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen.

Parmi toutes les solutions envisageables pour atteindre l'objectif de désaturation de la ligne 13, le STIF privilégie, à ce stade du projet, l'option qui consiste à prolonger la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, point de maillage avec la branche Saint-Denis de la ligne 13, le passage par la Porte de Clichy assurant un maillage avec la branche Asnières de celle-ci.

Ce choix préférentiel repose sur trois critères d'appréciation de l'efficacité de la solution :

- A l'horizon de sa mise en service, le prolongement retenu pour la ligne 14 réduit d'environ 25% la charge de pointe de la ligne 13, auxquels

s'ajouteront de 10 à 12% de décharge supplémentaire lors de la mise en service du tronçon nord d'Arc Express, conduisant à un taux global de désaturation compatible avec l'objectif recherché

- la réalisation des travaux liés à ce prolongement de la ligne 14, effectués pour l'essentiel au tunnelier, aura un impact très limité pour le voisinage du tracé et les usagers du métro. Ce dernier point est particulièrement important si l'on considère l'absence d'interférence entre ces travaux et l'exploitation de la ligne 13.
- Le prolongement de la ligne 14, tel qu'envisagé, préserve parfaitement l'avenir, à savoir la possibilité de desservir ultérieurement des zones en fort développement telles que Carrefour Pleyel à Saint-Denis, le territoire de la ville de Stains...mais aussi l'intégration de ce prolongement dans le schéma « transports » du Grand Paris. En cela, il respecte bien l'Article 2 de la décision arrêtée par la CNDP précédemment évoqué.

A noter, enfin, que le coût du projet privilégié par le STIF, intermédiaire entre des solutions moins coûteuses (débranchement de la ligne 13) ou plus chères (météorisation d'une des branches de la ligne 13) est plutôt, aux yeux du maître d'ouvrage, un point confortant son choix.

III- LES MODALITES ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION.

Les recommandations de la CNDP, dans sa décision de septembre 2009, ont constitué un référentiel pour l'organisation de cette concertation. Les modalités retenues pour celle-ci ont été le fruit de réflexions partagées entre le STIF, ses conseils et le garant, modalités qui, avant qu'elles ne soient arrêtées, ont été soumises pour avis aux instances publiques concernées, notamment les communes.

➤ Les moyens mobilisés ...

Parmi les outils mis en œuvre au service d'une concertation accessible à tous les publics concernés et intéressés au projet, évoquons rapidement **l'annonce** de celle-ci par une large distribution d'un dépliant présentant, notamment, le calendrier de la concertation et les lieux de rencontre prévus, l'affichage de cette information en de nombreux lieux publics et enfin le recours aux annonces de ces rencontres dans la presse.

Un dossier de la concertation résumant l'origine, la nature et les objectifs du projet a été mis à la disposition des participants aux réunions publiques et était disponible dans les mairies.

Des registres déposés dans ces dernières étaient à la disposition des personnes qui, ne pouvant se rendre dans les rencontres organisées, souhaitaient malgré tout pouvoir donner un avis sur le dossier.

Autre support désormais incontournable pour l'expression du public, **un site Internet** dédié à la concertation était accessible dès le début de celle-ci. Visité par près de 15 000 personnes en janvier et février de cette année, le public pouvait télécharger toutes les informations utiles concernant le dossier et la concertation elle-même (dossier de la concertation, programme et planning des rencontres, comptes rendus des réunions,...), faire part de ses interrogations ou déposer des avis sur le projet.

Près de 1 200 avis auront ainsi été formulés par écrit, essentiellement sur le site (environ 700) mais aussi sur les registres en mairie (environ 250) ou lors des rencontres voyageurs (180), des avis qui représentent une source précieuse d'information sur l'opinion des populations concernées par le projet.

Pour accroître l'opportunité qui leur était donnée de s'exprimer, les acteurs « institutionnels », politiques, économiques ou associatifs, ont eu la possibilité de rédiger **une fiche « Paroles d'acteur »**, fiche accessible au public sur le site internet de la concertation et distribuée lors des réunions publiques. Dix-sept fiches ont ainsi été rédigées, permettant à chacun de connaître la position de ces acteurs sur le dossier en débat.

➤ **...et les modalités de la concertation.**

La concertation s'est déroulée du 11 janvier au 12 février 2010 et s'est appuyée sur différentes modalités de rencontre avec le public:

- **6 réunions publiques** : cinq réunions dans les communes traversées par le projet de prolongement (Paris le 11 janvier, Clichy-la-Garenne le 1^{er} février et Saint-Ouen le 9 février, Gennevilliers le 19 janvier et Saint-Denis le 3 février) et une réunion de synthèse concluant ce cycle à Paris, le 11 février ;
- **3 rencontres avec les voyageurs** : une dans chaque station terminus nord de la ligne 13 (Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles et Saint Denis Université) et une à la station Saint-Lazare pour les lignes 13 et 14 avec, pour les 3 rencontres, possibilité de dépôt d'avis dans des urnes. Ce dispositif a permis aux voyageurs de rencontrer l'équipe du projet appuyée par des représentants de la RATP, ceci au sein même des stations, et d'obtenir des réponses à leurs interrogations ou d'exprimer des suggestions;
- **6 permanences** assurées par le garant, opportunité supplémentaire offerte au public pour faire connaître ses interrogations ou remarques sur le projet

Le choix du nombre et de la localisation des réunions publiques a, parfois, soulevé des réserves de la part de certains élus dont la commune n'a pas été retenue comme siège d'une telle réunion. On soulignera, cependant, que deux des réunions publiques organisées, celles de Gennevilliers et de Saint-Denis, ont complété, à la demande des élus concernés, le dispositif initialement envisagé.

Face à ces quelques critiques, force est de constater que le dispositif, tel que précédemment décrit, a permis à tous ceux qui le souhaitent de pouvoir s'exprimer sur le dossier. Il convient de souligner, bien que ce soit une évidence,

que les rencontres publiques ont constitué des moments d'échanges privilégiés avec le maître d'ouvrage.

➤ **Le déroulement de la concertation.**

Chaque réunion publique était ouverte par le maire de la commune accueillante. On notera que le choix a été fait, dès l'origine, de confier au garant le rôle de modérateur lors de ces rencontres, ceci en raison de sa position de neutralité à l'égard du dossier.

Avec près d'un millier de participants ayant assisté aux réunions publiques, on retiendra du déroulement de ces rencontres, outre les nombreuses interventions individuelles d'usagers de la ligne 13, la participation active des élus locaux concernés par le projet ainsi que des associations d'usagers, particulièrement celles vouées à la défense des voyageurs de la ligne 13.

Quant aux permanences assurées par le garant, inscrites dans le dispositif de concertation et dont la mise en place soulignait la volonté des organisateurs d'élargir la palette des moyens mis à la disposition du public pour que celui-ci puisse s'exprimer, elles n'ont suscité que peu de contacts avec les usagers.

➤ **Les remarques sur la concertation et son déroulement...**

Située par définition en amont des choix définitifs qu'effectuera le maître d'ouvrage concernant les ouvrages à réaliser, cette concertation n'a pas échappé aux difficultés inhérentes à ce positionnement dans « le temps du projet ». Son principe même, ainsi que les modalités de sa mise en œuvre, ont été l'objet d'un questionnement, peu fréquent, mais que l'on ne peut ignorer. A ces participants sceptiques, il a été rappelé que la concertation se situe bien en amont de toute décision définitive du maître d'ouvrage, que la transparence sur le dossier et le dialogue autour des choix possibles est une réalité. La tenue de ces réunions publiques donne corps à cette dernière, fruit d'une volonté du législateur de démocratiser les procédures d'instruction des projets d'importance pour la collectivité, démarche parfois source d'évolutions profondes des projets mis en débat.

Sur certains thèmes abordés en réunion, ont pu, parfois, apparaître des incertitudes dans les réponses apportées aux questions soulevées par les participants. Ces incertitudes, sources de frustration pour le public, renvoient au positionnement précité de la concertation, suffisamment en amont des études pour que puissent être intégrées au projet final les attentes du public concerné, ses critiques et ses suggestions. Toutefois, rappelons que l'enquête publique organisée sur ce projet final sera une nouvelle occasion pour tous les usagers ou riverains du projet, de faire valoir leurs attentes et réserves sur toutes questions précises d'implantation et d'insertion des ouvrages.

Lors des réunions publiques, le dossier de la concertation et l'exposé introductif sur le projet ont pu, parfois, faire l'objet de critiques, au motif d'un traitement inégal des différentes options évoquées pour atteindre l'objectif de désaturation de la ligne 13, la présentation de l'option privilégiée par le maître d'ouvrage étant davantage développée. Plus concrètement, certaines observations du public ont exprimé le regret d'une insuffisance des données présentées concernant la

fréquentation actuelle et future des lignes 13 et 14 dans les différentes solutions envisageables.

Il convient de souligner, à cet égard, que le dossier soumis à concertation est constitué d'un ensemble cohérent d'informations qui, de la présentation d'un contexte à l'expression d'une solution, doit exposer les différentes options possibles, mais doit, naturellement, être particulièrement explicite sur les raisons d'un éventuel choix proposé, suggérant une présentation plus détaillée de ce dernier. Cette démarche n'est pas contestable en soi, et renvoie, pour certains approfondissements utiles à la compréhension de ce choix vers lequel penche le maître d'ouvrage, au jeu des questions/réponses dont l'objectif est de compléter les éclairages attendus sur les alternatives possibles.

Soulignons, enfin, que l'importance du rôle du garant pour la qualité du déroulement de la concertation, a été soulignée à plusieurs reprises, par le public et par les élus. A noter, cependant, que le partage du temps de parole entre la salle et la tribune a pu, par moment, susciter des critiques de la part de certains membres du public : pour tous ceux qui s'expriment, l'art de la concision est parfois difficile !

IV- LES QUESTIONS SOULEVEES PAR LES PARTICIPANTS ET LES AVIS EXPRIMES SUR LE PROJET

Quel que soit le mode ou le support d'expression des questions ou remarques formulées par le public, celles-ci recouvrent, au final, trois préoccupations dominantes :

- le choix d'une « bonne » solution pour atteindre l'objectif principal du projet,
- le choix et l'implantation de nouvelles stations.
- les mesures à prendre dans l'attente de la mise en service du nouvel ouvrage.

Presque toutes expriment, également, dans des termes parfois très vifs, les mauvaises conditions dans lesquelles voyagent, trop souvent, les usagers de la ligne 13.

De ces interventions est ressorti avec force le caractère tardif du règlement d'un dossier ayant fait l'objet de nombreuses réflexions dans le passé. Presque vingt ans se sont écoulés depuis les premières réflexions sur la nécessité et l'intérêt de décharger la ligne 13. Un long laps de temps au cours duquel se sont multipliées les annonces restées sans lendemain, sources de frustrations pour les usagers et leurs représentants qui ont accompagné les réflexions préalables à ces annonces, et même d'exaspération face à l'absence de réponse concrète à leurs attentes.

Le thème des travaux à réaliser et de la gêne qu'ils sont susceptibles d'apporter aux riverains du futur tracé, n'a suscité que très peu de questions en raison de l'annonce faite que ceux-ci seraient réalisés par forage au tunnelier. La seule manifestation notable sur ce point a été l'intervention du Maire du 8^{ème} arrondissement de Paris soucieux d'éviter au quartier Saint-Lazare un énième « traumatisme ». En réponse à cette préoccupation, le Directeur des Projets d'Investissements du STIF a pu préciser qu'il ne sera pas nécessaire d'intervenir à ciel ouvert dans le secteur de la Gare Saint-Lazare, le puits d'entrée du

tunnelier devant se situer au niveau de la station Mairie de Saint-Ouen. C'est également à cet endroit que seront évacués les gravas de chantier, autant que possible par voie fluviale. Ainsi, hormis au droit des stations nouvelles ou à modifier, les inconvénients liés à ces travaux resteront très limités.

➤ Des propositions alternatives à l'option proposée par le STIF...

L'opportunité du projet soumis à concertation et l'urgence de sa réalisation ont été exprimées par tous les participants. Par contre, le choix de la solution pour y parvenir a mobilisé une part essentielle des échanges entre le public et le maître d'ouvrage. La question de ce choix constitue aussi l'un des thèmes récurrents des avis déposés sur le site web de la concertation.

S'il convient de rappeler que la somme des avis exprimés au cours d'une telle concertation ne constitue pas un sondage au sens scientifique du terme et ne saurait donc être interprétée comme tel, force est de constater qu'une part significative du public qui s'est exprimé ne considère pas le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen comme étant la réponse la mieux adaptée à l'objectif premier du projet, désaturer la ligne 13.

Qu'il s'agisse d'élus de la proche couronne de Paris très concernés par ce projet, des usagers ou de leurs représentants qui ont participé aux réunions publiques ou qui ont déposé des avis sur le site, une part importante des commentaires et opinions que l'on retiendra est, certes, l'accueil plutôt favorable réservé à la perspective du prolongement de la ligne 14, mais soit en concomitance avec le dédoublement de la ligne 13, soit dans une version du projet différente de celle proposée par le STIF.

Parmi les arguments évoqués en faveur de ces solutions alternatives au projet du STIF, deux d'entre eux apparaissent récurrents :

- le caractère impérieux de la suppression de la fourche pour atteindre l'objectif de désaturation de la ligne 13 dès lors qu'elle est, à leurs yeux, la cause principale de la mauvaise qualité de service sur cette ligne.
- L'incertitude qui pèse sur les hypothèses de croissance du trafic retenues par le STIF : le taux de 2% par an a été parfois contesté, notamment au motif que toute nouvelle offre de capacité de transport induit, au-delà de la croissance « naturelle » observée, un flux de nouveaux utilisateurs lié aux changements de comportement dans l'usage des transports collectifs que suscite la nouvelle offre.

Pour certains de ces intervenants, si le prolongement jusqu'à Mairie de Saint-Ouen de la ligne 14, puis au-delà vers Carrefour Pleyel puis Stains, est un projet pertinent dont la réalisation est fortement attendue, il n'exclut pas, en parallèle, **le dédoublement de la ligne 13** avec la création d'une ligne 13bis, seule réalisation à même de résoudre durablement et efficacement les difficultés résultant de l'exploitation en fourche de la ligne 13.

A titre d'exemple, citons les positions exprimées par deux des communes directement concernées par le projet:

« Face à l'augmentation du trafic sur la ligne 13, **le Conseil municipal de Gennevilliers** a de nouveau demandé, à l'unanimité, le 18 novembre 2009, que soit réalisé le dédoublement de la ligne 13 concomitamment au prolongement de la Ligne 14.

La création d'une ligne indépendante sur l'une des branches nord de la ligne 13 permettrait de réduire efficacement les problèmes. En effet, le principal défaut de la ligne 13 est son fonctionnement en deux branches, celui-ci engendre des problèmes de régulation de trafic, des retards fréquents.»

« **La ville de Saint-Denis** s'est prononcée pour le dédoublement de la ligne afin de créer deux lignes distinctes depuis Saint-Lazare ainsi que le prolongement de la ligne 14.

Seules ces deux réalisations permettront d'assurer un service efficace et respectueux des usagers dans un avenir proche. »

Citons également l'un des Comités d'usagers très impliqué dans le dossier :

« **Le comité des usagers d'Asnières-Gennevilliers**, avec les autres comités d'usagers, les syndicats de salariés de la RATP, et les élus de plusieurs communes du nord parisien continue à exiger la mise en œuvre de la seule solution d'avenir : le débranchement ou dédoublement de la ligne 13.

Ce projet doit être entrepris simultanément à celui du prolongement de la ligne 14. C'est à ce prix que la ligne 13 sera réellement désaturée. »

Pour d'autres participants au débat, c'est une autre version du prolongement de la ligne 14 qui est défendue, celle d'une « **météorisation** » de la **branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13**. Au titre de cette approche a été proposé, par exemple, de réaliser ce prolongement jusqu'à Porte de Clichy, avec, au-delà, reprise de la branche Asnières-Gennevilliers en « technique/mode d'exploitation » de la ligne 14, et prolongement de celle-ci, à terme, vers le port de Gennevilliers.

L'expression plus nuancée de certains acteurs également très concernés par ce dossier, souligne à la fois l'urgence d'arrêter une décision et de réaliser le projet retenu. Pour eux, en particulier, la décision du Conseil du STIF d'approuver le dossier soumis à concertation, constitue une avancée concrète et significative dans la résolution des difficultés que rencontrent les usagers de la ligne 13. Citons, à titre d'exemple, deux interventions écrites lors de cette concertation :

« Quelle que soit la solution retenue, **I'AUT** souhaite une décision rapide et apportera son soutien à l'objectif majeur du projet: désaturer la ligne 13 en prolongeant la ligne 14. »

« Le prolongement de la ligne 14 en correspondance avec les deux branches de la ligne 13 constitue un moyen de désaturer la ligne 13. Toutefois, pour éviter que cette amélioration ne soit de trop courte durée, **Plaine Commune** demande que :

- les prévisions de trafic sur la ligne 13 ne se limitent pas à l'horizon de la mise en service du prolongement de la ligne 14 et tiennent compte des projets de transport et de développement urbain de l'ensemble de ce secteur en très forte mutation.
- l'augmentation de la capacité de transports des deux branches reste à l'ordre du jour

- *les études du dédoublement de la ligne 13 soient poursuivies. »*

➤ **...et les réponses du maître d'ouvrage.**

Lors des débats, le STIF a admis la performance supérieure au projet qu'il propose des deux solutions alternatives précitées à l'égard du taux de désaturation de la ligne 13, évoquant un taux de 50%, à comparer aux 25% environ que permettrait le seul prolongement de la ligne 14 tel que présenté dans le dossier, taux à majorer de 10 à 12% pour inclure l'effet bénéfique sur cet objectif de la réalisation concomitante du tronçon nord d'Arc Express.

Pour le maître d'ouvrage, le débranchement de la ligne 13 peut apparaître comme une option « naturelle », dès lors que l'existence de la fourche est, pour beaucoup, à l'origine des surcharges observées sur la ligne 13. Malheureusement, la réalisation d'un tel chantier serait extrêmement pénalisante pour les usagers de cette ligne en raison des interruptions prolongées qu'impliqueraient les travaux nécessaires, sans qu'existent de réels moyens de transport collectif pouvant se substituer provisoirement à l'offre du métro. A noter également, que les riverains du tracé auraient à subir la réalisation à ciel ouvert d'une part importante des ouvrages nécessaires.

Le STIF met en avant, aussi, la difficulté de choisir laquelle des deux branches devrait être séparée de la ligne 13, branche dont les usagers auraient à subir une correspondance imposée et potentiellement pénible à Saint-Lazare. Il souligne également que la différence de coût entre la solution qu'il propose et le débranchement (ligne 13bis) est relativement faible, et n'est pas, à ce titre, discriminant dans le choix à faire. De plus, pour le STIF cette solution ne répond pas aux enjeux de développement des territoires desservis par la ligne 13, enjeux certes complémentaires de l'objectif premier du projet, mais dont la satisfaction est un facteur clé du choix final.

En ce qui concerne l'option d'une « météorisation » de la branche Asnières-Gennevilliers, le STIF a fait observer que les équipements de cette branche seraient à renouveler en profondeur pour admettre un roulement sur pneus et l'automatisation de l'exploitation, sans parler de la longueur des quais, aujourd'hui trop courte pour recevoir les rames à huit voitures envisagées à terme sur la ligne 14. Le coût élevé de cette mise à niveau et l'interruption du service qu'elle provoquerait, ne peuvent, selon lui, qu'écarter le choix d'une telle solution.

Les observations faites concernant les hypothèses de croissance du trafic retenues dans le projet et de taux de décharge obtenu sur la ligne 13, ont conduit le STIF et la RATP à préciser que chacun d'eux dispose d'un modèle de simulation de cette croissance, et que l'utilisation parallèle de ces deux modèles a permis de valider la solidité de ces hypothèses. Toutefois, si la croissance réelle observée dans les années à venir s'avérait significativement supérieure à ces hypothèses, et que la charge de la ligne 13 apparaissait à nouveau excessive, alors le STIF n'exclut pas l'engagement de nouvelles études portant sur la suppression de la fourche, une opération que faciliterait la présence d'une ligne 14 prolongée jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (reprise partielle du trafic de la ligne 13).

➤ **Un point singulier du débat : l'inconnue du Grand Paris**

Fréquemment cité lors des rencontres publiques, le projet de transport rapide dit du « grand huit », élément important du dossier du Grand Paris, dont la ligne 14 serait l'un des maillons, a suscité nombre d'interrogations.

La conception de ce « grand huit », telle qu'annoncée par les responsables du dossier Grand Paris, à savoir celle d'un réseau de liaison rapide entre des grands pôles d'emploi (Roissy, La Défense, Pleyel,...dans sa partie nord), caractérisé par un faible nombre de stations, serait-elle cohérente avec le type de prolongement de la ligne 14 proposé par le STIF, conçu pour assurer une desserte « métro » traditionnelle, impliquant un nombre d'arrêts suffisant pour garantir l'accessibilité des populations concernées à ce moyen de transport? Une poursuite de ce prolongement vers Roissy aurait quel type d'impact sur la charge de pointe de la ligne 14, donc sur son rôle dans la désaturation de la ligne 13 ?

Autant de questions qui mériteront, dès que possible, des éléments de réponse en termes de fréquentation de la ligne 14 et de son taux de charges aux heures de pointe du trafic, au-delà de l'horizon de mise en service de ces ouvrages.

➤ **De nouvelles stations pour desservir les territoires.**

La décision de créer ou non de nouvelles stations, l'implantation et l'aménagement de celles évoquées dans le projet, constituent un troisième volet du questionnement exprimé lors des rencontres ou sur le site.

Sur ce thème, deux interrogations du public et des élus émergent du débat : la nécessité de prévoir une station à Pont Cardinet dans le 17^{ème} arrondissement, et l'implantation ou l'aménagement des sorties de la station Porte de Clichy prévue dans le projet.

Sur le premier point, l'équipe municipale du 17^{ème} a exprimé très clairement et avec constance son souhait que soit créée une telle station, en lien avec les projets de développement urbain programmés dans cet arrondissement :

« Les besoins en transports en commun sont donc considérables dans ce qui doit être, en principe, un éco-quartier. Il serait irresponsable qu'autant de personnes soient amenées à y vivre et travailler, sans pouvoir se déplacer dans des conditions optimales. Face à ce constat, Brigitte Kuster et les élus de la majorité municipale du 17^e demandent qu'un arrêt à Cardinet soit étudié par le STIF et la RATP. »

...une position fréquemment exprimée dans les avis déposés sur le site :

« Depuis de longues années, on entend parler d'une nouvelle station à Pont Cardinet. Au départ, cela devait être le RER E. Maintenant que la ligne 14 va passer à proximité, il serait très dommage qu'elle ne s'y arrête pas, occasion où jamais d'améliorer la desserte de ce quartier ! ».

On retiendra, parallèlement, que l'éventualité d'une nouvelle station implantée au droit de l'actuelle station Rome, évoquée dans le projet du STIF afin de mailler la ligne 14 avec la ligne 2, suscite l'intérêt d'une partie du public, intérêt qu'illustre deux témoignages ci-dessous relevés sur le site de la concertation :

« Un arrêt à la station Rome me semble une excellente idée afin de proposer une interconnexion supplémentaire (avec la ligne 2) et de fournir une station de proximité aux habitants du quartier (...) »

« L'idée d'une station au métro Rome est formidable, elle permettra de relier tous les lieux touristiques (Etoile, Montmartre) et commerçants de la ligne 2 ».

Ainsi doit-on constater que les élus et le public de l'arrondissement concerné ont manifesté clairement leur souhait de voir retenu le principe de l'implantation d'une nouvelle station dans le 17^{ème} arrondissement, entre Saint-Lazare et Porte de Clichy.

Lors de la réunion de clôture de la concertation, face à cette demande réitérée, le Directeur des investissements du STIF a retenu l'idée de soumettre au Conseil de cet organisme l'engagement d'une étude sur l'éventuelle réalisation d'une station à Pont Cardinet, tout en proposant la poursuite des études sur la station Rome. L'enjeu lié à la création de l'une ou de l'autre de ces stations, sera de concilier le maintien de l'attractivité du projet (à savoir la vitesse commerciale, sur laquelle joue la distance entre les stations) et la desserte des secteurs en développement.

Second point significatif du thème des nouvelles stations, celui concernant le positionnement et les sorties des stations Porte de Clichy et Clichy-Saint-Ouen, dont le témoignage ci-dessous explicite la préoccupation :

« Très bon projet. Il faut cependant penser aux habitants de Clichy et leur proposer une station à proximité sans qu'ils aient besoin de prendre le bus pour atteindre cette future station. Le projet actuel prévoit une station Porte de Clichy (territoire Paris) et une Clichy/Saint-Ouen (territoire St Ouen). Ces 2 stations ne répondent pas suffisamment aux besoins de proximité de cette station pour les clichois. Deux solutions peuvent exister pour corriger cela : 1) Créer une station dans Clichy au croisement du Boulevard Victor Hugo et de l'avenue du général Leclerc ou 2) a) Positionner la station Porte de Clichy entre le bd Bessières et le périph et prévoir des accès à cette station depuis le territoire de Clichy (par exemple, une entrée/sortie bd Jean-Jaurès et une autre Bd Victor Hugo) b) Positionner la station Clichy/st Ouen plus vers Clichy qu'elle ne l'est actuellement.»

Le positionnement final de la station Porte de Clichy et de ses sorties est une préoccupation non seulement des habitants des quartiers de Clichy proches de Paris, mais également des futurs occupants de la ZAC des Batignolles.

On notera, en particulier, le souci exprimé par les responsables du projet du futur TGI de Paris que soit particulièrement prise en compte l'accessibilité de ce dernier aux quelques milliers de personnes qui fréquenteront quotidiennement le tribunal, notamment pour les personnes handicapées.

Cette question de l'accessibilité des transports aux personnes handicapées a fait l'objet de plusieurs interventions lors des réunions publiques, celles-ci soulignant les vertus de la ligne 14 dont les équipements, portes palières et ascenseurs, sont particulièrement adaptés à leurs besoins : elle constitue un moyen de « combattre la discrimination » !

➤ **Un délai de mise en service perçu comme lointain.**

Tout au long de cette concertation, est apparu comme un leitmotiv l'échéance trop lointaine envisagée pour la mise en service de ce prolongement de la ligne 14, à savoir 2017.

Pour les usagers de la ligne 13, qui considèrent inacceptables les conditions actuelles de transport sur cette ligne, attendre 2017 pour que s'opère un changement notable de celles-ci est très difficile à admettre. Pour des motifs différents, les acteurs concernés par les aménagements de la ZAC des Batignolles, élus ou promoteurs, tel celui du Tribunal de Grande Instance de Paris dont les installations seront livrées en 2015, considèrent l'horizon 2017 incompatible avec les besoins de transport collectif générés par les emplois ou les habitations qui seront implantés sur cette ZAC à un horizon plus rapproché.

➤ **Améliorer rapidement le confort et la sécurité des usagers.**

L'échéance de mise en service de la solution retenue, à savoir autour de 2017 quelle que soit l'option retenue, a largement mis au cœur des débats la nécessité de prendre des mesures de court terme susceptibles d'améliorer les conditions de transport des usagers de la ligne 13 et leur sécurité.

Au titre des mesures qui seront mises en œuvre pour améliorer la qualité du service offert sur cette ligne, la RATP a détaillé les différents points suivants :

- le système Ouragan, qui après diverses péripéties dans sa mise au point, devrait entrer en service fin 2011-début 2012. Ce système permettra une gestion plus fine et plus sûre de la circulation des rames, autorisant ainsi d'en accroître le rythme, donc l'offre de transport sur la ligne ;
- Le retournement automatique des trains à Châtillon-Montrouge, dispositif nouveau qui vient d'être mis en service et permet de réduire les temps d'arrêt aux terminus ;
- L'installation de portes palières destinées à renforcer la sécurité des passagers et faciliter l'exploitation de la ligne, installation qui se substituera, de fait, à la présence actuelle d'agents qui aident à la montée et à la descente des passagers, notamment à Saint-Lazare ;
- la rénovation des trains, l'optimisation de leur entretien, le recrutement de conducteurs supplémentaires font également partie des dispositions prises ou qui le seront pour renforcer la qualité du service.

Pour tous les intervenants, public ou maître d'ouvrage, ces mesures contribueront à améliorer le service offert par la ligne 13, mais ne permettront en aucun cas de résoudre complètement et durablement les difficultés liées à la saturation de la ligne.

VI- CONCLUSION.

Rappelons que l'intégralité des échanges qui ont eu lieu au cours de cette concertation, des attentes et remarques exprimées par les participants, riverains ou usagers potentiels des lignes 13 et 14 du métro où acteurs institutionnels impliqués dans le dossier, sont intégralement reprises dans le bilan de la concertation dressé par le STIF, bilan soumis à l'approbation du garant.

Rappelons, également, que si le garant, observateur de la concertation, ne prend pas position sur le fond du dossier, l'autorité responsable du projet restant libre de sa décision d'intégrer, lors de la finalisation de son projet, les réponses à certaines attentes fortes exprimées par le public, il lui appartient de rappeler les questionnements clés soulevés à propos du dossier soumis au débat.

Un premier constat est à verser au bilan de cette concertation : la méthodologie employée pour sa mise en œuvre et le déroulement de celle-ci, ont été largement approuvés par tous ceux qui ont participé aux rencontres publiques, à quelques rares exceptions près. Elle aura permis à tous les acteurs concernés, à tous ceux qui ont souhaité s'informer et faire valoir leur point de vue, d'être éclairés autant que possible sur le contenu et les objectifs du dossier soumis à concertation, d'exprimer leur approbation ou leurs critiques. Des contributions argumentées ont nourri les échanges et on soulignera que, tout au long des réunions, a prévalu une bonne qualité d'écoute et de respect des opinions.

Cette concertation a confirmé le large consensus qui prévaut quant à la priorité à donner aux transports collectifs en région Ile-de-France, qu'il s'agisse d'en améliorer l'offre actuelle mais également d'accompagner, et dans toute la mesure du possible d'anticiper, le développement des territoires tant sur le plan habitat que sur celui de la localisation des emplois. Sur ces deux dimensions, le débat a clairement montré l'importance et le caractère prioritaire des décisions à prendre concernant la ligne 13 : à moyen terme avec la création d'une offre de métro alternative à cette ligne, mais aussi à court terme, par la réalisation de compléments d'équipements permettant d'accroître la capacité de transport offerte.

Point souvent rappelé lors des réunions publiques, un consensus général autour du projet aurait été un objectif illusoire tant certaines positions sur le choix du type de prolongement à retenir étaient tranchées et opposées. Pour autant, un tel débat conserve toute son utilité face à des décisions lourdes de conséquence pour nos concitoyens et qui engagent fortement l'avenir.

Preuve de cette utilité, l'engagement pris par le Directeur des investissements du STIF lors de la réunion de clôture de la concertation, concernant certaines mesures directement liées aux préoccupations exprimées au cours des débats. On retiendra, en particulier, l'annonce que serait soumise à l'avis du Conseil du STIF la proposition de poursuivre les études sur une éventuelle création d'une station à Rome tout en engageant une réflexion sur une implantation alternative à Pont-Cardinet. La généralisation des portes palières sur l'ensemble de la ligne 13 sera, également, proposée à ce même Conseil.

Enfin, un dernier point mérite d'être souligné dans cette conclusion : l'incertitude déjà évoquée concernant les impacts de l'insertion de la ligne 14 dans le schéma du Grand Paris, impacts à la fois sur le type de desserte assurée par la ligne et sur sa contribution à l'objectif majeur du dossier soumis à concertation, la désaturation de la ligne 13.

A l'issue des débats, cette insertion ne semble pas devoir soulever de difficultés particulières, ni de tracé, ni liées à des obstacles techniques. En cela, le prolongement de la ligne 14 tel qu'envisagé par le STIF n'insulte pas l'avenir : il s'intégrerait, a priori, parfaitement dans le schéma esquissé pour le « grand huit ». On ne peut donc parler d'incompatibilité entre ces deux projets.

Pour autant, les questions soulevées gardent toute leur pertinence et mériteront, le moment venu, un examen attentif afin de vérifier que l'objectif de désaturation de la ligne 13 est bien durablement atteint. En cas contraire, à un horizon restant à préciser, la nécessité de rechercher une autre réponse à cet objectif ne pourrait-elle pas resurgir ? Avec quelle réponse ?

Pour un tout autre motif, précédemment évoqué dans ce rapport, la reprise, à terme, de l'étude d'un dédoublement de la ligne 13 n'a pas été écartée par le STIF s'il s'avérait que la charge en pointe de cette ligne, après prolongement de la ligne 14, retrouvait un niveau inacceptable, résultat d'une croissance réelle observée du nombre d'usagers plus élevée que celle prévue dans le projet soumis à concertation.

Fait à Paris le 23 mars 2010

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, fluid strokes that form a cursive, somewhat abstract shape. The signature is positioned in the lower right quadrant of the page.