

Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14

M 14 13

DOSSIER DE CONCERTATION

Sommaire

1		AVANT-PROPOS	4
		DÉSATURER LA LIGNE 13: UNE PRIORITÉ	5
		LE PROJET PROPOSÉ	6
		LA CONCERTATION	7
2		COMMENT DÉSATURER LA LIGNE 13 ?	8
		LA LIGNE 13: UNE LIGNE AUJOURD'HUI SURCHARGÉE	9
		LE SECTEUR TRAVERSÉ PAR LA LIGNE 13 AU NORD DE SAINT-LAZARE : UN TERRITOIRE EN ÉVOLUTION ET AVEC DE FORTS BESOINS DE DÉPLACEMENTS	11
		LES MESURES À COURT ET MOYEN TERME POUR AMÉLIORER LA SITUATION DE LA LIGNE 13	12
		QUELLES SOLUTIONS ONT ÉTÉ ENVISAGÉES POUR DÉSATURER DURABLEMENT LA LIGNE 13 ? (LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 ET LES SOLUTIONS ABANDONNÉES)	15
3		PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 : DESCRIPTION DU PROJET	24
		LA LIGNE 14 AUJOURD'HUI	25
		LES OBJECTIFS	26
		LES CARACTÉRISTIQUES	26
		LA PHASE TRAVAUX ET SES IMPACTS	31
		L'ÉVOLUTION DU TRAFIC DES LIGNES 13 ET 14 À L'HORIZON 2017	34
		LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET : LE CALENDRIER, LES COÛTS ET LE FINANCEMENT	37
		LES PARTENAIRES DU PROJET	39



LES AUTRES PROJETS DE TRANSPORT

42

LA POLITIQUE RÉGIONALE DES TRANSPORTS

43

DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES POUR UN RÉSEAU
DE TRANSPORT MAILLÉ ET STRUCTURÉ

45

LE GRAND PARIS : UN PROJET DE MÉTRO DE ROCADE

49

UN RÉSEAU DE BUS À RESTRUCTURER

49



GLOSSAIRE

50



Les mots suivis d'une astérisque sont définis dans le glossaire.

Avant-propos



DÉSATURER LA LIGNE 13 : UNE PRIORITÉ

Depuis plusieurs années, les usagers de la ligne 13 subissent des conditions de transport extrêmement difficiles, notamment aux heures de pointe, dues à la saturation de la ligne. Afin d'éliminer les situations d'inconfort et de pénibilité qui en découlent pour les usagers, le STIF* et ses partenaires proposent aujourd'hui une solution viable et pérenne en plus des actions en cours pour le moyen terme.

Des études ont été menées afin de créer les conditions de la désaturation de la ligne 13. C'est le prolongement de la ligne 14 depuis son terminus actuel à Saint-Lazare jusqu'à Mairie de Saint-Ouen qui apparaît, dans un environnement général de projets, comme la solution individuelle la plus intéressante à terme et la moins gênante pour les usagers et les riverains pendant les travaux.

Cette conclusion résulte de plusieurs études

- Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), en tant qu'autorité organisatrice des transports, conduit les études de la ligne 13 avec un double objectif : mettre en œuvre des solutions à court et moyen terme pour améliorer le fonctionnement quotidien de la ligne et trouver une solution pour désaturer la ligne 13 sur le long terme. Dans cette optique, le STIF a lancé plusieurs études, notamment en 2004, 2007 et 2008. Lors de sa séance du 8 avril 2009, le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)* du projet de prolongement de la ligne 14. C'est cette étape qui marque administrativement la décision de lancer le projet.
- La RATP, en tant qu'exploitant des deux lignes, et gestionnaire du réseau de métro, a été étroitement associée à ces études et en a réalisé certaines.
- La Région Île-de-France et l'État ont financé ces études (voir page 38), en y associant étroitement la Ville de Paris ainsi que les Conseils généraux des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis.

LE PROJET PROPOSÉ

Pour désaturer la ligne 13, il est proposé de prolonger la ligne 14 de métro automatique jusqu'à la station Mairie de Saint-Ouen, en créant des correspondances avec chacune des deux branches de la ligne 13 (Asnières-Gennevilliers et Saint-Denis).

ZOOM sur la Commission nationale du débat public

La CNDP* est une autorité administrative indépendante créée en 1995. Elle est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement qui présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.
(Pour en savoir plus : www.debatpublic.fr).



Le prolongement de la ligne 14 réalisé depuis son terminus actuel à Saint-Lazare consiste à :

- créer un tunnel jusqu'à la station de métro Mairie de Saint-Ouen ;
- créer deux stations en correspondance avec les deux branches de la ligne 13 à Porte de Clichy et à Mairie de Saint-Ouen ; deux positions sont envisagées pour la station Porte de Clichy ;
- créer une troisième station Clichy Saint-Ouen en correspondance avec la ligne C du RER (gare de Saint-Ouen) ;
- étudier la possibilité de réaliser la station Rome ;
- construire un site pour l'entretien et le garage des trains situé à Saint-Ouen.

Ce prolongement permettra de :

- Désaturer durablement la ligne 13 du métro : au niveau de son tronc commun (- 25 % à l'heure de pointe du matin entre les deux stations les plus chargées vers le centre de Paris) et de ses deux branches. Le trafic reporté de la ligne 13 vers la ligne 14 pourra être absorbé par cette dernière dont la capacité sera renforcée (les rames passeront de 6 à 8 voitures) pour accueillir ces nouveaux usagers dans de bonnes conditions de transport.
- Mieux desservir des secteurs déjà denses et en cours de densification urbaine à Paris (17^{ème} arrondissement), Clichy-la-Garenne et Saint-Ouen en créant une offre de transport performante, capacitaire et rapide.
- Améliorer le maillage* des transports en commun : correspondances entre la ligne 13 et le RER C, le tramway T3, etc...

Le présent dossier propose, dans un premier temps, de dresser un état des lieux de la saturation actuelle de la ligne 13, et des solutions qui ont été étudiées pour y remédier. Dans un second temps, est décrit le projet lui-même, le territoire qu'il traverse, les stations envisagées ainsi que le coût du projet et ses différentes étapes. Les effets du prolongement de la ligne 14 sur la désaturation de la ligne 13 sont ici explicités. La cohérence de l'ensemble, le prolongement de la ligne 14 avec les autres projets de transports en commun en Île-de-France, dont celui du Grand Paris, est également présentée.

LA CONCERTATION

Le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 fait l'objet d'une consultation du public. Le STIF* a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) en juillet 2009. Celle-ci lui a recommandé, le 2 septembre 2009, d'engager une concertation préalable sous l'égide d'un garant, nommé par la CNDP* le 7 octobre 2009.

Menée par le STIF et ses partenaires, la concertation est un dialogue avec les citoyens, voyageurs, riverains, élus, acteurs associatifs et économiques des collectivités concernées, sur la base d'une information aussi complète que possible.

La concertation devra permettre :

- de présenter le projet (son opportunité et ses caractéristiques principales), et en particulier d'expliquer les raisons du choix de la solution de prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13 ;
- de répondre aux interrogations et aux attentes du public ;
- d'initier la réflexion, d'échanger des points de vue et d'exprimer des propositions afin de faire progresser, d'enrichir le projet et d'éclairer la décision.

La concertation se déroulera sous l'égide de Michel Gaillard. Le garant, personnalité indépendante nommée par la CNDP, est chargé de veiller au bon déroulement de la concertation. Il ne prend pas parti sur le fond. Il s'assure du caractère complet et transparent de l'information, de l'expression de la diversité des avis et de la qualité de l'écoute mutuelle, en veillant à ce que toutes les questions et propositions soient

entendues. À l'issue de la concertation, il rédige un rapport qu'il transmet à la CNDP* sur la manière dont elle s'est déroulée. Ce rapport est rendu public sur le site de la CNDP.

Un bilan de la concertation est réalisé par le STIF*. Il rend compte des avis exprimés par le public et est soumis à l'approbation des élus du Conseil du STIF qui prendront une décision, en accord avec les financeurs, sur la poursuite et les éventuelles évolutions du projet.

Des études plus détaillées seront ensuite menées (voir pages 38-39).

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION DU 11 JANVIER AU 12 FÉVRIER 2010

Comment s'informer ?

- Des expositions dans les mairies
- Des réunions
- Des rencontres avec les usagers
- Des permanences du garant
- Des documents d'information (dépliant, dossier de concertation,...)
- Un site Internet :
www.desaturationdelaligne13.com

Comment exprimer son avis, faire des remarques ou poser des questions sur le projet ?

- Un formulaire électronique pour déposer son avis sur le site Internet
www.desaturationdelaligne13.com
- Des registres à disposition dans chacune des mairies concernées
- Des réunions publiques et des rencontres avec les voyageurs
- Des urnes lors des rencontres avec les usagers

Comment désaturer la ligne 13 ?



La ligne 13 : une ligne aujourd'hui surchargée

La ligne 13 se caractérise par son nombre élevé d'usagers et la particularité de sa conception en fourche dans sa partie Nord.

Environ **600 000 voyageurs** montent quotidiennement dans les rames de la ligne 13, ce qui fait de cette ligne l'une des plus utilisées du métro parisien avec les lignes 1 et 4.

Une forte fréquentation* est constatée sur la partie de la ligne 13 située au Nord de la station Saint-Lazare : environ 320 000 voyageurs utilisent l'une des deux branches de la ligne 13 depuis Saint-Lazare.

8 usagers sur 10 qui prennent le métro à Saint-Denis, Saint-Ouen, Clichy-la-Garenne, Asnières et Gennevilliers habitent dans les communes directement desservies par la ligne et les 3/4 de ces mêmes usagers se rendent à pied à la station.



Comment désaturer la ligne 13 ?

Cette forte fréquentation* provient de plusieurs facteurs :

- la ligne 13 traverse Paris du Nord au Sud et elle offre aux communes denses proches de l'agglomération, une liaison directe et efficace avec l'Ouest et le centre de la capitale ;
- la ligne 13 propose de multiples correspondances (9 lignes de métro, 2 lignes de RER, 2 lignes de tramway et deux grandes gares (Saint-Lazare et Montparnasse) ;
- ses rames circulent à une fréquence élevée ;
- elle bénéficie d'une tarification avantageuse (zones 1-2 et ticket « T+ »).

La ligne 13 a une configuration particulière, liée à son histoire, avec deux branches qui se rejoignent à la station La Fourche sur un tronç commun. Cette configuration se traduit par des intervalles entre les rames deux

fois plus importants sur les branches que sur le tronçon central (La Fourche/Châtillon-Montrouge). Ainsi la possibilité d'augmenter la capacité de chaque branche est limitée par la capacité offerte par le nombre de métros en circulation sur le tronç commun.

Cette situation particulière de la ligne 13 (une capacité moins importante sur les branches mais une forte fréquentation) est à l'origine des conditions de transport difficiles pour les usagers.

Pour des nécessités d'étude, on parle de « taux de charge* » afin d'appréhender techniquement les conditions de transport pour les utilisateurs. Cet indicateur a pour objectif de refléter le mieux possible les situations d'inconfort, de saturation et d'irrégularité. Dans le cas de la ligne 13, selon les calculs et les périodes, ce « taux de charge » est autour de 100 %.



OOM sur le taux de charge

Le taux de charge* est un indicateur pour mesurer le rapport entre le nombre d'usagers et l'offre de transport à un moment donné de la journée. C'est un indicateur qui permet aux concepteurs des projets de transport d'appréhender la situation et le fonctionnement de la ligne. Pour le calculer, des comptages du nombre de passagers qui sont montés à bord des métros sont réalisés entre les différentes stations. On compare ce nombre au nombre de personnes qu'un métro peut transporter, en se référant à une norme de confort (norme NF) de 4 personnes par m². Si le nombre de passagers dépasse la capacité* de transport, le taux de charge s'approche voire dépasse 100 %. Cette situation correspond à un inconfort pour l'utilisateur.

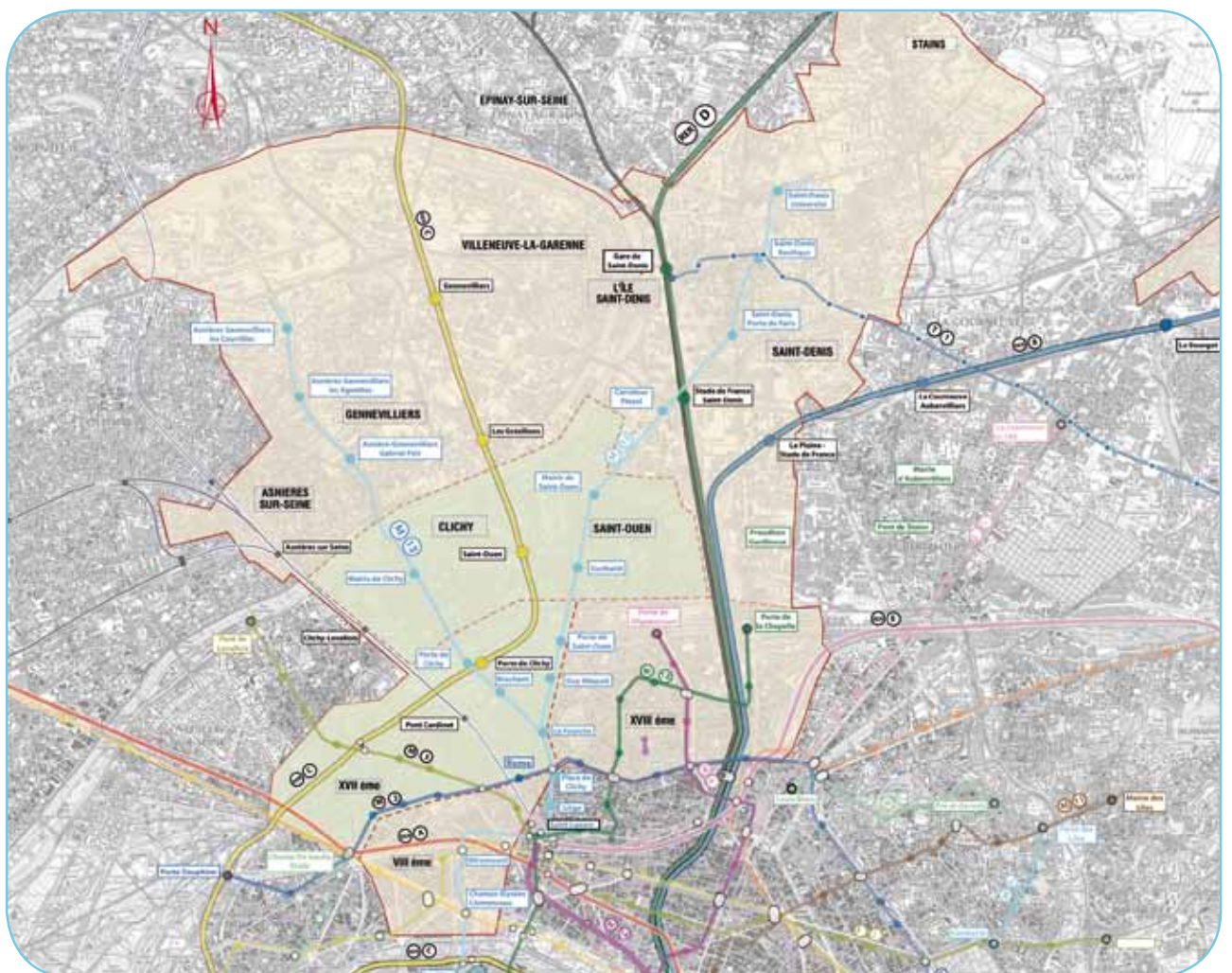


Le secteur traversé par la ligne 13 au Nord de Saint-Lazare : un territoire en évolution et avec de forts besoins de déplacements

Situation géographique

Dans le cadre des études de désaturation de la ligne 13, un périmètre d'étude a été défini dans le secteur Nord de la ligne 13, zone la plus chargée de la ligne. Il s'étend sur 3 départements et comprend 9 communes :

- **Paris** : 8^{ème}, 9^{ème}, 17^{ème} et 18^{ème} arrondissements ;
- **Hauts-de-Seine** : Clichy-la-Garenne, Gennevilliers, Asnières-sur-Seine, Villeneuve-la-Garenne ;
- **Seine-Saint-Denis** : Saint-Ouen, Saint-Denis, L'Île Saint-Denis, Stains.



Le secteur concerné par le projet de prolongement de la ligne 14

Comment désaturer la ligne 13 ?

Des secteurs dont la population et le nombre d'emplois sont en augmentation et dont les besoins de déplacements augmentent

La zone Nord de la ligne 13 est un secteur qui présente une forte dynamique démographique et économique : cet accroissement significatif du nombre d'habitants et d'emplois se traduit par de forts besoins de déplacements, notamment entre le lieu de domicile et le lieu de travail. Ce qui explique l'augmentation du trafic enregistrée sur la ligne 13 depuis quelques années.

Les secteurs desservis par le Nord de la ligne 13 vont, de plus, continuer à connaître, dans les années à venir, d'importantes transformations avec les différents projets d'aménagement urbain, notamment des villes de Paris, Clichy-la-Garenne et Saint-Ouen. Ainsi, d'ici une dizaine d'années, à moins de 800 mètres des stations de la ligne 13, on estime que le nombre d'habitants va progresser de 8 à 16 %¹ selon les secteurs. Le nombre d'emplois devrait, lui, s'accroître de plus de 26 %².

Les mesures à court et moyen terme pour améliorer la situation de la ligne 13

Une série de mesures visant à améliorer la ligne 13 ont été prises depuis quelques années. D'autres sont en cours de mise en œuvre.

L'augmentation et l'optimisation de l'offre de transport

Plusieurs mesures ont été prises pour augmenter le nombre de rames qui circulent sur la ligne notamment aux heures de pointe, mais également tout au long de la journée. En augmentant l'offre de transport, le temps d'attente entre les rames est réduit, et il est possible de transporter plus de passagers par heure. Plusieurs renforcements de l'offre ont été réalisés en 2002, 2006 et 2008.

■ En 2002 et 2006, une augmentation de l'offre a permis de maintenir le taux de charge aux alentours de 100 %.

■ En septembre 2008, lors de la mise en service du prolongement de la ligne 13 à Asnières-Gennevilliers Les Courtilles, l'intervalle entre les rames est passé de 1 minute 40 à 1 minute 35 en heure de pointe sur le tronçon central. Le rééquilibrage du nombre de métros entre les deux branches a permis en particulier à la branche Asnières-Gennevilliers de bénéficier d'une desserte renforcée et d'absorber les nouveaux utilisateurs de cette branche suite à son prolongement au Nord.

Des actions pour rendre plus confortables les déplacements des usagers de la ligne 13 et pour accroître la régularité

Plusieurs mesures ont été prises, ou sont en cours de mise en œuvre, pour faciliter et rendre plus confortables les déplacements des usagers de la ligne 13.

■ La rénovation des rames de la ligne 13 est en cours pour plus de confort pour les voyageurs (éclairage, ventilation renforcée, information visuelle et sonore), et pour mieux adapter l'aménagement intérieur des rames à la fréquentation* de la ligne permettant à davantage de voyageurs de pénétrer à l'intérieur de chaque rame.

■ Des portes palières seront également installées dans les 12 stations les plus fréquentées : depuis Place de Clichy jusqu'à Montparnasse, ainsi qu'à Saint-Denis Porte de Paris et à Saint-Denis Basilique. Les premiers travaux ont commencé à la station Miromesnil fin 2009 pour une mise en service en 2010. L'installation de ces portes palières permettra d'éviter les intrusions et améliorera la sécurité des usagers sur les quais. Ces portes palières permettront également de maîtriser le temps de stationnement des rames à quai, et donc d'améliorer la régularité de la ligne.

■ En attendant l'installation des portes palières, des agents d'accompagnement sont présents sur les quais des stations Saint-Lazare et Place de Clichy pour faciliter la montée et la descente des voyageurs, ce qui améliore la sécurité des voyageurs et la régularité des trains.



Comment désaturer la ligne 13 ?

Des actions sur le système d'exploitation

D'autres mesures pour l'exploitation de la ligne permettent de faire circuler davantage de rames notamment à l'heure de pointe, de rendre la ligne plus régulière et plus fiable et de rendre plus disponible le matériel roulant :

- Un nouveau **poste de commande et de contrôle centralisé (PCC)*** entièrement dédié à la ligne 13 a été mis en place.
- Le **retournement automatique** au terminus de Châtillon-Montrouge et la modification de la **signalisation**.
- L'**augmentation de l'effectif** des conducteurs.
- La **reconfiguration de l'atelier de maintenance de Châtillon et la mise en place de nouveaux équipements**.

À moyen terme, la mise en service du système de contrôle continu de vitesse, appelé OURAGAN, permettra de diminuer l'intervalle entre les trains et d'augmenter encore la capacité de transport de la ligne 13. Ce système permettra un intervalle d'1 minute 30 en heure de pointe sur le tronçon commun (contre 1 minute 35 aujourd'hui), et de 3 minutes sur chacune des deux branches.



Le réseau de bus renforcé : une mesure alternative pour les déplacements de courte et moyenne distance

Depuis 2008, plusieurs lignes de bus ont été renforcées ou réorganisées pour contribuer à soulager la ligne 13. Des véhicules supplémentaires ont été mis en service afin d'offrir une fréquence de desserte plus élevée et inciter les usagers qui le peuvent à emprunter le bus plutôt que le métro.

Les lignes concernées sont : 31, 54, 66, 74, 81, 95 et PC3 ainsi que 139, 239, 253, 302, 340 et 341.

Ces différentes mesures de court et moyen terme, dont le coût est estimé à plus de 300 millions d'euros, permettront d'améliorer les conditions de déplacement et le confort pour les utilisateurs de la ligne 13 : le taux de charge* de la ligne devrait ainsi être stabilisé à court et moyen terme (d'aujourd'hui à l'horizon 2017). Toutefois, il est nécessaire d'envisager à l'horizon 2015 - 2020 une solution complémentaire.



Quelles solutions ont été envisagées pour désaturer durablement la ligne 13 ? (le prolongement de la ligne 14 et les solutions abandonnées)

Afin de désaturer durablement la ligne 13, plusieurs études ont été réalisées par le STIF*. Une série d'études en 2007 a consisté à comparer plusieurs solutions : le débranchement de la ligne 13 avec et sans météorisation, le prolongement de la ligne 4, la création d'un arc de rocade métro et le prolongement de la ligne 14.

C'est cette dernière solution qui a été identifiée comme la solution la plus intéressante.



Comment désaturer la ligne 13 ?

Le débranchement de la ligne 13 ou la création d'une ligne 13 bis

La création d'une ligne 13 bis aurait consisté à isoler l'une des deux branches de la ligne 13 au Nord de la station La Fourche et à la prolonger par un nouveau tunnel vers le secteur de Saint-Lazare. En transformant l'une des deux branches en une ligne indépendante 13 bis, la fourche aurait été supprimée.

Deux configurations sont possibles : la ligne 13 de Châtillon à Saint-Denis et la ligne 13 bis de Saint-Lazare à Asnières-Gennevilliers ou la ligne 13 de Châtillon à Asnières-Gennevilliers et la ligne 13 bis de Saint-Lazare à Saint-Denis.

Le débranchement profite d'abord aux usagers de la ligne 13 simplifiée. Il permet d'augmenter l'offre de transport sur la nouvelle ligne créée ainsi que sur la partie Nord de la ligne 13 rendue indépendante. Toutefois, la ligne débranchée obligerait les usagers de la ligne 13 bis à faire une correspondance forcée plus ou moins longue à Saint-Lazare pour celles et ceux qui continuent leur déplacement.



Débranchement branche Asnières-Gennevilliers



Débranchement branche Saint-Denis





Les travaux liés au débranchement auraient été importants.

Ce scénario implique qu'un ouvrage de débranchement soit construit, depuis la branche à isoler de la ligne 13, et poursuivi par un tunnel jusque dans le secteur de Saint-Lazare. Deux nouvelles stations seraient également construites : l'une, terminus de la ligne 13 bis, dans le secteur de Saint-Lazare et l'autre en correspondance avec la ligne 2 à Rome, ou avec les lignes 2 et 13 à Place de Clichy. Il serait également nécessaire de construire de nouvelles installations permettant le fonctionnement de la nouvelle ligne 13 bis du métro, installations qui sont actuellement réparties sur l'ensemble de la ligne 13 (atelier de maintenance et de garage...).

Les deux nouvelles stations Saint-Lazare et Place de Clichy ou Rome, ainsi que les tunnels, seraient réalisés en souterrain en utilisant des méthodes conventionnelles nécessitant d'importantes emprises de chantier en surface dans un environnement parisien extrêmement contraint.

Plusieurs variantes de positions ont été envisagées pour la station Saint-Lazare, tenant compte de l'encombrement du sous-sol. Leur faisabilité avec des longueurs de couloir raisonnables nécessiterait d'être confirmée.

La réalisation de l'ouvrage de débranchement (qui permettrait de connecter la ligne existante au tunnel construit vers Saint-Lazare) au Sud de la station Brochant ou Guy Môquet serait particulièrement complexe : ces travaux devraient être réalisés partiellement à ciel ouvert du fait de la faible profondeur de la ligne 13 dans cette zone, sur une distance de 100 mètres environ.

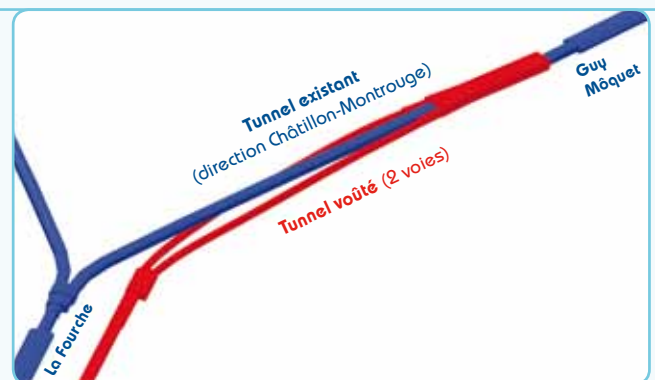


Schéma symbolisant un débranchement sur la branche Saint-Denis

La conduite de ces travaux aurait nécessité une organisation très complexe du chantier (circulation d'engins, déviation de la circulation, travaux de démolition du tunnel existant de nuit pour ne pas interrompre l'exploitation de la ligne). Ces travaux impacteraient fortement la circulation Avenue de Clichy ou Avenue de Saint-Ouen. Ces deux artères sont peu larges et supportent un trafic routier dense. Les travaux de l'ouvrage de débranchement auraient une durée importante de réalisation : au moins 2,5 ans pour l'ouvrage de débranchement à ciel ouvert.

De plus, ces travaux auraient impliqué, pour les usagers de la ligne 13, des perturbations et interruptions de circulation des métros, même si toutes les mesures auraient été prises pour les éviter (période où la fréquentation de la ligne est la plus faible : soirée, été...).

Le coût de cette solution varie de 640 à 860 millions d'euros (valeur 2007) en fonction de la branche choisie.

Comment désaturer la ligne 13 ?

Prolonger la ligne 14 dans l'une des deux branches de la ligne 13 (« météorisation »)

La plus ancienne solution pour désaturer la ligne 13, étudiée en 2004, est la « météorisation » de l'une des branches de la ligne 13. Ceci consisterait à prolonger la ligne 14 depuis son terminus à Saint-Lazare dans l'une des branches de la ligne 13, d'où le nom de « météorisation » (Météor étant le nom du projet de création de la ligne 14). Cette solution revient à débrancher la ligne 13 en lui évitant de s'arrêter en terminus à Saint-Lazare.

Cette solution était inscrite au Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 1994. Elle consistait à prolonger la ligne 14 au Port de Gennevilliers en reprenant la branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13. Le développement de la Plaine Saint-Denis et l'implantation du Stade de France à Saint-Denis en 1998, ont été de nouveaux facteurs qui ont fait proposer également la « météorisation de la branche Saint-Denis ». La météorisation de l'une des branches n'aurait pas permis d'envisager des prolongements qui soient compatibles avec les caractéristiques de la ligne 14 : vitesse, interstation longue...

Cette solution n'offre pas de perspectives de développement des territoires traversés, ni de maillage* complémentaire.

Le coût estimé de cette solution est très important : il varie de 1,36 à 1,67 milliard d'euros (valeur 2007) en fonction de la branche raccordée à la ligne 14.

De plus, cette solution implique des travaux très importants et complexes. En effet, la météorisation implique que les travaux du débranchement explicités précédemment soient complétés par des travaux pour adapter les infrastructures de la ligne

13 aux caractéristiques de la ligne 14 : allongement des quais des stations, transformation des voies pour permettre la circulation des rames à roulement pneumatique de la ligne 14...).

Enfin, ces travaux auraient présenté de très nombreux impacts. En plus des travaux nécessaires pour le débranchement, les travaux sur les stations existantes impliqueraient des emprises importantes pour les chantiers en surface au niveau de chaque station : ceci se traduirait par davantage de gêne sur la circulation automobile et davantage de nuisances.

Ces travaux devraient également gêner les utilisateurs de la ligne 13 suite à des interruptions longues de la circulation des métros sur la branche, même si toutes les mesures auraient été prises pour les éviter et concentrer les travaux de nuit ou en période estivale.

L'importance des coûts, des travaux et des impacts a conduit à l'idée d'un phasage consistant à réaliser le débranchement avant la météorisation.



Météorisation de l'une des deux branches de la ligne 13



Le prolongement de la ligne 4 depuis Porte de Clignancourt jusqu'à Mairie de Saint-Ouen en correspondance avec la branche Est de la ligne 13

Cette solution consisterait à prolonger la ligne 4 après Porte de Clignancourt, jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, en créant deux nouvelles stations, dont le terminus à Mairie de Saint-Ouen. La ligne 4 aurait ainsi été en correspondance avec la branche Saint-Denis de la ligne 13.

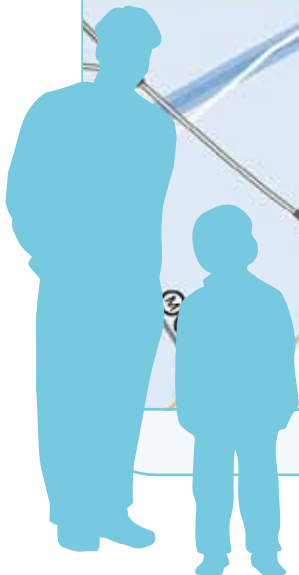
En créant une correspondance avec la ligne 13 du métro à la station Mairie de Saint-Ouen, cette solution aurait incité de nombreux utilisateurs de la branche Saint-Denis à utiliser la ligne 4. Toutefois, la désaturation n'aurait pas été suffisante : cette option aurait été sans

effet sur la branche Asnières-Gennevilliers et n'aurait soulagé qu'insuffisamment le tronçon commun.

Le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen n'aurait donc pas suffisamment déchargé la ligne 13. Cette solution présente un intérêt puisqu'elle permettrait de créer de nouvelles dessertes notamment le secteur des Docks de Saint-Ouen.

Le coût de cette solution est estimé à 410 millions d'euros (valeur 2007).

Prolongement de la ligne 4



Comment désaturer la ligne 13 ?

Création d'un arc de rocade métro entre La Défense et la Plaine Saint-Denis

Cette solution aurait consisté à relier La Défense et la Plaine Saint-Denis par un arc de rocade* métro en correspondance avec les deux branches de la ligne 13.

Les deux tracés retenus pour l'étude de 2007 sont compatibles avec le SDRIF de 1994 et ne préjugent en rien du tracé qui sera choisi à l'issue du débat public d'Arc Express.

Les enjeux de cette rocade* s'inscrivent dans un cadre marqué d'aménagement régional et de maillage* du réseau lourd de transports collectifs, dépassant la question de la décharge de la ligne 13, qui serait assez faible. En autorisant des trajets de banlieue à banlieue sans passer par Paris, ce métro de rocade* doit



La Défense

profondément modifier la structure des déplacements sur le réseau.

Cette solution permettrait de créer de nouvelles dessertes.

Le coût de cette solution varie de 1,40 à 1,58 milliard d'euros (valeur 2007).

Rocade métro entre La Défense et la Plaine Saint-Denis



Métro de rocade La Défense/Plaine Saint-Denis

Prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen

Cette solution consiste à prolonger la ligne 14 de métro automatique depuis son terminus actuel à Saint-Lazare jusqu'à Mairie de Saint-Ouen. La ligne serait en correspondance avec les deux branches de la ligne 13 aux stations Porte de Clichy (branche Asnières-Gennevilliers) et Mairie de Saint-Ouen (branche Saint-Denis).

Ce projet présente l'intérêt d'avoir un impact significatif sur le trafic du tronc commun de la ligne 13 et sur celui des deux branches (grâce au maillage* à Porte de Clichy et à Mairie de Saint-Ouen) et de contribuer à l'aménagement du territoire grâce aux stations situées à proximité de quartiers en mutation et promis à un important développement. De plus, ce projet améliore nettement l'accessibilité vers Paris depuis le Nord-Ouest de l'agglomération, le Val-d'Oise en particulier, grâce au maillage* avec le RER C.

Enfin, ce projet présente des impacts travaux limités, dans la mesure où le tunnel serait réalisé au tunnelier. Ceci implique de créer une emprise chantier pour introduire le tunnelier. Seules les stations seraient réalisées en partie à ciel ouvert.

Le coût de cette solution est estimé à 890 millions d'euros (valeur 2007).



Prolongement de la ligne 14



Comment désaturer la ligne 13 ?

Comparaison entre les différentes solutions de désaturation étudiées

Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen apparaît aujourd'hui comme la solution la plus intéressante pour désaturer la ligne 13 tout

en limitant l'impact du chantier en termes de complexité technique, de nuisance pour les riverains et n'entraînant aucune perturbation de la circulation des métros sur la ligne 13 existante.

Il permet également une desserte des secteurs en mutation et promis à un important développement dans les prochaines années.

Quels effets auront les travaux sur le cadre de vie et la ligne de métro ?

Débranchement

Travaux en souterrain et à ciel ouvert : fort impact pour les riverains

>> Gêne ponctuelle des utilisateurs de la ligne 13



Météorisation

Travaux en souterrain et à ciel ouvert : fort impact pour les riverains

>> Forte gêne des utilisateurs de la ligne 13



Prolongement de la ligne 4 (2 stations)

Travaux principalement en souterrain au tunnelier : faible impact pour les riverains

>> Pas de gêne des utilisateurs de la ligne 13 ni de la ligne 4



Métro de rocade La Défense/St-Denis (10 à 11 stations)

Travaux : faible impact

>> Pas de gêne des utilisateurs de la ligne 13



Prolongement de la ligne 14

Travaux principalement en souterrain au tunnelier et limités à ciel ouvert : faible impact pour les riverains

>> Pas de gêne des utilisateurs de la ligne 13 ni de la ligne 14





Son coût est par ailleurs comparable à la solution de débranchement de la ligne 13, alors qu'il permet de desservir des territoires supplémentaires. Cette conclusion a conduit le STIF* à poursuivre et à affiner les études techniques du prolongement de la ligne 14.



Quels effets en termes de désaturation de la ligne 13 ?	Propose-t-on d'autres maillages ?	Dessert-on de nouveaux secteurs ?	Quel est le coût du projet (valeur 2007) ?
Désaturation totale 	Non 	Non 	640 à 860 millions d'euros
Désaturation totale 	Non 	Non 	1,36 à 1,67 milliard d'euros
Résorption partielle : 1 branche + tronc commun 	Non 	Oui, notamment Sud de Saint-Ouen 	410 millions d'euros
Résorption partielle : 2 branches + tronc commun 	Oui 	Oui, notamment Saint-Ouen, Clichy-la-Garenne 	1,4 à 1,58 milliard d'euros
Résorption forte 	Oui, RER C Porte de Clichy 	Oui, notamment Saint-Ouen, Clichy-la-Garenne, Paris 	890 millions d'euros

Prolongement de la ligne description du projet



La ligne 14 aujourd'hui

Inaugurée en 1998, la ligne 14 est la dernière ligne de métro parisien mise en service. Il s'agit d'un nouveau concept : c'est une ligne puissante et rapide qui possède de nombreux avantages.

■ **Rapidité** : des distances importantes entre les stations (en moyenne 1,1 km) permettant d'atteindre une vitesse moyenne de 40 km/h (contre 25 km/h en moyenne pour le métro classique dont les distances entre les stations (interstations) sont plus courtes (500m).

■ **Fiabilité** : grâce au système automatique, aux portes palières, ...

■ **Capacité** : des quais de 120 mètres de long qui permettront à terme d'accueillir des rames de 8 voitures, ce qui fera passer la capacité* d'une rame de 720 à 960 voyageurs (4 personnes par m²), soit 240 voyageurs en plus par rame.

■ **Adaptabilité** : aujourd'hui, le temps d'attente entre deux rames de la ligne 14 est de 1 minute 45. Le système de conduite automatique permet de descendre à 1 minute 25 entre deux rames. Le nombre de métros peut donc passer de 34 à 42 par sens à l'heure de pointe du matin.

La ligne 14 est par ailleurs en correspondance avec 10 lignes de métro, et avec le réseau Transilien SNCF et les grandes lignes (TER, Intercité, TGV...). Ces caractéristiques rendent la ligne 14 adaptée à la desserte de grands projets urbains et de grands équipements.

En 2007, ce sont près de 450 000 voyageurs qui l'ont empruntée quotidiennement.



Prolongement de la ligne 14 : description du projet

Les objectifs

La solution privilégiée par les études de 2007 – le prolongement de la ligne 14 – a été approfondie en 2008 par le STIF* dans le cadre des études du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)* de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14. Approuvé en Conseil du STIF* du 8 avril 2009, ce projet définit les objectifs ainsi que ses caractéristiques principales présentées ci-après.

Le prolongement de la ligne 14 vise plusieurs objectifs :

- désaturer durablement la ligne 13, c'est-à-dire parvenir à une décharge efficace du tronç commun et des deux branches en proposant des correspondances faciles et rapides avec la ligne 13 ;
- mieux desservir les secteurs en développement des communes de Paris (17^{ème} arrondissement), de Clichy-la-Garenne et de Saint-Ouen ;
- assurer la correspondance avec la ligne 13 et le RER C, branche de Pontoise (Val-d'Oise).

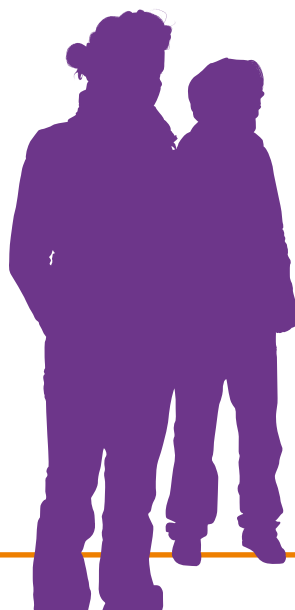
Les caractéristiques

Le tracé

D'une longueur d'environ 5,5 km, le tracé proposé suit le cheminement suivant :

- À partir du tunnel existant d'arrière-gare de Saint-Lazare, situé sous la Place de Budapest (9^{ème} arrondissement), la ligne 14 rejoint en souterrain la station Porte de Clichy (17^{ème} arrondissement) au Nord-Est des lignes de trains de Saint-Lazare.
- Elle traverse ensuite Clichy-la-Garenne en souterrain pour s'arrêter à la station Clichy Saint-Ouen RER C.
- Son tracé se poursuit toujours en souterrain sur la commune de Saint-Ouen et passe sous le Boulevard Victor Hugo, jusqu'à la station de la ligne 13 Mairie de Saint-Ouen au-delà de laquelle se situe le tunnel d'arrière-gare pour l'exploitation de la ligne.

Ce tracé offre la possibilité d'un prolongement ultérieur.





Prolongement de la ligne 14 : description du projet

Les stations

■ Deux stations sont prévues en correspondance avec chacune des deux branches de la ligne 13 afin de capter le plus de voyageurs possibles de la ligne 13 :

> à Porte de Clichy (branche Ouest Asnières-Gennevilliers Les Courtilles) ;

> à Mairie de Saint-Ouen (branche Est Saint-Denis Université).

■ > Une autre station est proposée à Clichy/Saint-Ouen, avec une correspondance directe avec le RER C.

> Rome est une station en option.

Les caractéristiques de ces stations seront identiques à celles de la ligne 14 actuelle : accessibilité aux personnes à mobilité réduite, quais de 120 m de long, portes palières, ...

Distance entre les stations en mètres

Saint-Lazare/Rome (station en option)	985
Rome (station en option)/ Porte de Clichy	1 560
Porte de Clichy/ Clichy Saint-Ouen RER-C	1 325
Clichy Saint-Ouen RER-C/ Mairie de Saint-Ouen	1 345

Station Porte de Clichy

Située sur la commune de Paris (17^{ème} arrondissement), cette station pourrait être implantée dans le secteur de l'Avenue de la Porte de Clichy. Deux variantes sont envisagées.

■ Soit sous l'ancienne boucle de retournement de la ligne 13 (variante A) : en partie sous l'Avenue de la Porte de Clichy. Cette variante permet une correspondance avec les deux directions de la ligne 13 et du RER C.

■ Soit encore plus près du projet urbain de Clichy-Batignolles (variante B) : au droit de l'hôtel Campanile, légèrement décalée vers le Sud par rapport à la variante A, sous l'Avenue de la Porte de Clichy et le Boulevard Berthier. Elle permet une correspondance avec les deux directions de la ligne 13 et du RER C.

Quelle que soit la solution choisie, la correspondance avec la ligne 13 est courte (2 à 3 minutes), donc confortable et efficace ; il importe de noter qu'un couloir avec trottoir roulant devra être réalisé pour une correspondance avec la ligne C (4 minutes).

Les deux localisations permettent également une correspondance avec le prolongement à terme du tramway T3.



Les deux localisations étudiées offrent une bonne desserte du projet urbain de Clichy-Batignolles et notamment du nouveau Palais de justice de Paris et de la Direction régionale de la Police judiciaire (DRPJ). Un accès à la station sur l'Avenue de la Porte de Clichy permet une bonne desserte des quartiers Nord du projet urbain de Clichy-Batignolles et de Clichy-la-Garenne (ZAC* Entrée de Ville).

Toutefois, la variante B assure une desserte plus directe du projet urbain de Clichy-Batignolles, notamment des quartiers d'habitation à l'Est et des secteurs d'activité à l'Ouest. Elle donne aussi accès au mail paysager vers Clichy-la-Garenne.

Vue du projet urbain de Clichy-Batignolles



Source : données issues des études du DOCP de 2008.

Station Clichy Saint-Ouen RER C

Située en limite des communes de Clichy-la-Garenne (Hauts-de-Seine) et de Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis), la station Clichy Saint-Ouen RER C pourrait être implantée sous la voie publique, en l'occurrence le Boulevard Victor Hugo.

- Elle offre une correspondance très directe avec le RER C.
- Elle permet la desserte de plusieurs secteurs qui vont connaître un développement urbain important, en particulier le futur quartier des Docks de Saint-Ouen, mais aussi les ZAC* Espace Clichy et Morel-Sanzillon à Clichy-la-Garenne.

Gare de Saint-Ouen RER



Prolongement de la ligne 14 : description du projet

Station Mairie de Saint-Ouen

Située sur la commune de Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis), la station pourrait être implantée parallèlement à celle de la ligne 13, en partie sous la voie publique (le Boulevard Victor Hugo) et sous des îlots de part et d'autre de la rue Dhalenne, selon un axe Sud-Ouest - Nord-Est.



Station de
métro Mairie
de Saint-Ouen



Vue du secteur des Docks de Saint-Ouen

- Elle comporte une correspondance directe avec la ligne 13.
- Elle permet de desservir le cœur de la ville de Saint-Ouen, mais aussi la ZAC* des Docks ainsi que le projet de Cité du cinéma (Cité Besson) à Saint-Denis.

Rome, une station en option

La station Rome (Paris) pourrait être créée en correspondance avec la ligne 2 du métro. Cette station fera l'objet d'études à venir qui permettront de déterminer l'intérêt de la réaliser.



ZOOM sur les projets urbains

Le secteur desservi par le Nord de la ligne 13 et le futur prolongement de la ligne 14 va connaître d'importantes transformations.

De nombreux projets sont ou vont être engagés à moyen terme par les différentes communes concernées.

Les informations présentées ont été mises à jour pour les études du DOCP* (2008). Depuis, les projets ont fait l'objet d'évolutions, ce qui devrait se traduire par de nouvelles estimations d'habitants et d'emplois. Ces éléments seront pris en compte dans le cadre des études à venir.

Avec le projet des Batignolles, Paris engage actuellement une importante opération d'urbanisme sur les terrains ferroviaires désaffectés ou sous-utilisés du secteur.

Cette opération réunit plusieurs zones d'aménagement concerté (ZAC) qui vont s'échelonner jusqu'en 2015 :

La phase travaux et ses impacts

La construction du tunnel : un impact limité sur la vie locale

Une grande partie des travaux sera réalisée en souterrain. Des emprises en surface seront toutefois nécessaires pour mener à bien ce chantier : puits d'entrée, surfaces réservées pour les différents sites de chantiers.

Le maximum sera fait pour que l'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déblais aient le moins d'effets possible sur la vie locale. Pour cela, il pourra être fait appel à la voie d'eau.

Le fonctionnement de la ligne 13 ne sera en aucun cas perturbé pendant les travaux. Le fonctionnement de la ligne 14 ne sera pas perturbé, si ce n'est très ponctuellement lors du raccordement du prolongement à la ligne actuelle (soirée ou fin de semaine), à partir du tunnel d'arrière gare situé sous la place de Budapest (9^{ème} arrondissement).

ZOOM sur l'impact du projet mis en service

Le prolongement de la ligne 14 est prévu en grande majorité en souterrain. Les rames de la ligne 14 sont par ailleurs équipées de roulement pneumatique qui limite au maximum les vibrations et les nuisances sonores.

De plus, en captant une part des déplacements effectués en voiture (il est estimé ainsi que 4 % des usagers du prolongement devraient provenir du report depuis le trafic automobile), la future ligne contribuera à réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.



- > Clichy-Batignolles (6 200 habitants, 6 000 emplois) ;
- > Secteur Soussure (900 habitants, 1 300 emplois) ;
- > Cardinet-Chalabre (850 habitants, 580 emplois) ;
- > Porte Pouchet (575 habitants, 1 525 emplois).

■ **Clichy-la-Garenne** développe l'urbanisation en lisière du périphérique et en limite de Saint-Ouen, à proximité du RER C. Sur les dix ZAC* qui ont été créées sur la commune, quatre sont concernées par le

projet de prolongement de la ligne 14 :

- Espace Clichy ;
- Morel-Sanzillon ;
- Cailloux-Barbusse ;
- Entrée de ville.

■ **Saint-Ouen** connaît depuis plusieurs années une forte croissance de sa population et de ses emplois. Parmi les nombreux projets qui pourraient être desservis par le prolongement de la ligne 14, la ZAC* des Docks est le plus important : d'une superficie de 100 hectares, ce projet va devenir une importante zone d'habitation, d'emplois

et de services, en accueillant à terme 10 000 habitants et 10 000 emplois, soit un accroissement de 20 % de la population et de 30 % du nombre d'emplois de la commune.

■ **Gennevilliers** dispose de réserves foncières importantes le long du RER C, autour des stations Grésillons et Gennevilliers. Plusieurs milliers de mètres carrés seront ainsi destinés à des bureaux, activités, commerces ou services dans les ZAC* des Louvresses, ZAC* des Barbanniers ou dans la Zone industrielle portuaire.

Prolongement de la ligne 14 : description du projet

ZOOM sur la construction du tunnel

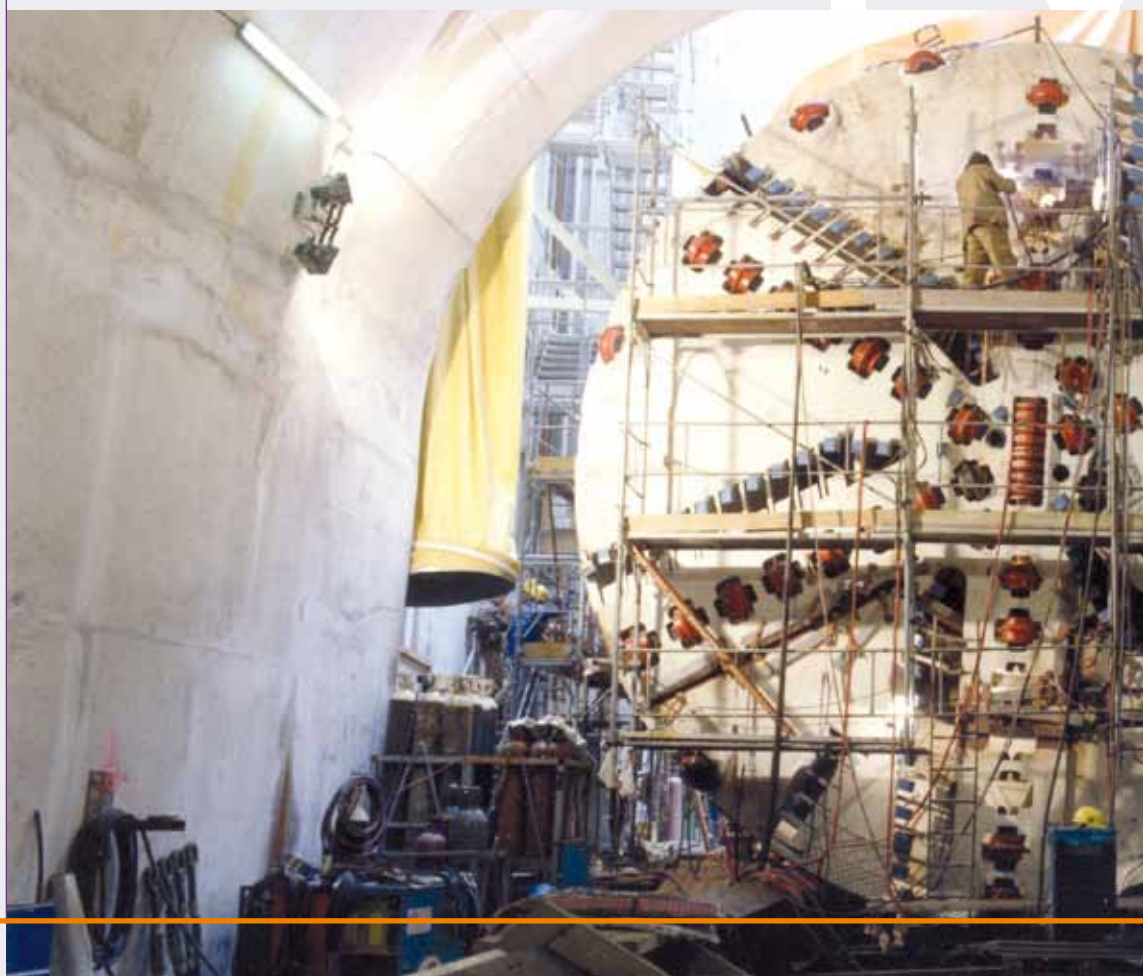
La construction du tunnel peut faire appel à deux techniques différentes. Ces méthodes de construction prennent en compte les caractéristiques du sous-sol du secteur, notamment la nappe phréatique, les caractéristiques géologiques, hydrologiques...

L'une des méthodes de construction est celle du tunnelier. Pour la ligne 14, le DOCP* met en évidence la possibilité d'utiliser un tunnelier sur la grande majorité du tracé. Cette machine puissante permet à la fois de creuser le sol, de poser un revêtement définitif sous forme d'éléments préfabriqués et d'extraire les déblais du creusement.

Transporté en pièces détachées, le tunnelier doit être introduit par un puits, implanté sur une emprise de chantier d'une surface de 4 500 à 5 000 m², soit environ la taille d'un terrain de football. Après être assemblé dans ce puits, il est mis en fonctionnement jusqu'au point final de sa course au rythme d'environ 300 à 350 mètres de tunnel construits par mois. En fin de chantier, le tunnelier est démonté puis évacué.

Une autre méthode de construction, appelée méthode conventionnelle, consiste à créer des puits de chantier et à creuser à l'aide d'engins mécanisés. Il faut ensuite effectuer des traitements du terrain puis réaliser le génie-civil du tunnel.

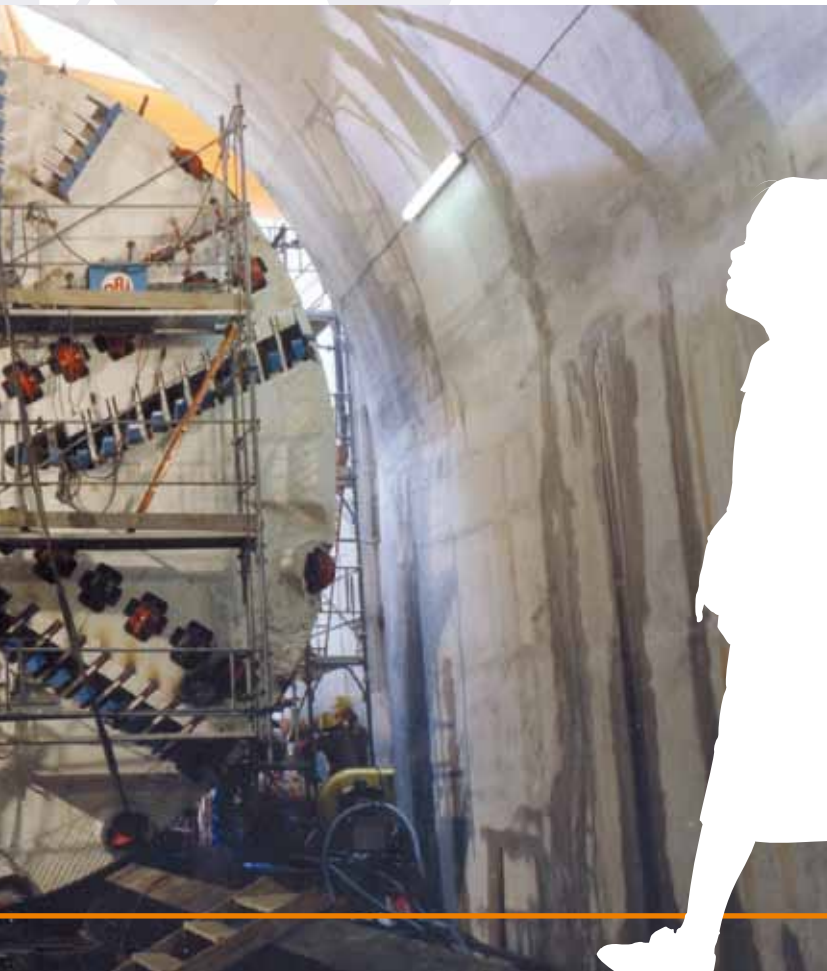
Quelle que soit la méthode de construction choisie, l'organisation du chantier s'attachera à limiter les impacts des travaux sur la voirie.



La construction des stations

La construction des stations se fera, dans la mesure du possible, en souterrain (puits) et ponctuellement à ciel ouvert selon les conditions de construction, les caractéristiques géologiques du sous-sol, la présence de réseaux divers... L'organisation du chantier tiendra compte de l'environnement de la future station.

La construction des stations aura un impact limité sur la vie locale. Le chantier, d'une durée estimée de 2 à 2,5 ans par station environ, sera organisé pour permettre le maintien au moins partiel de la circulation automobile et pour assurer un accès permanent aux immeubles, aux commerces et aux emplois.



OOM sur le site pour la maintenance et le garage des rames de la ligne 14



Le secteur pressenti pour accueillir le site de maintenance et de garage est situé dans le secteur de la ZAC* des Docks à Saint-Ouen, sur une superficie d'environ 21 000 m². Ce secteur en mutation offre l'opportunité de dégager les emprises foncières nécessaires à la ligne de métro.

Cet atelier assurera des fonctions de maintenance et d'entretien des rames.

Par ailleurs, il servira également à garer celles-ci.

Le site fera l'objet d'une insertion urbaine et architecturale adaptée (il pourrait être semi-enterré et accueillir sur une partie du site qu'il occupe un projet immobilier). Il tiendra compte des caractéristiques du site (dépollution éventuelle et mesures de prévention contre les risques d'inondation).



Prolongement de la ligne 14 : description du projet

L'évolution du trafic des lignes 13 et 14 à l'horizon 2017

Sans le prolongement de la ligne 14, que se passe-t-il en 2017 ?

Malgré les mesures d'amélioration à court terme de la ligne 13, l'accroissement prévisible du trafic lié à l'urbanisation et au développement du réseau de transport engendrera un nombre d'utilisateurs supérieur à ce que la ligne pourra recevoir.

>> On estime à **22 500** le nombre de voyageurs dans le sens le plus chargé (Nord-Sud /en direction de Paris) à l'heure de pointe le matin entre les stations La Fourche et Saint-Lazare.

Sur la ligne 13



>> On estime à 11 500 le nombre de voyageurs par branche entre Guy Môquet et La fourche et entre Brochant et La Fourche.

>> Or, la capacité de la ligne 13 sera de 23 300 voyageurs par heure sur le tronç commun et de 11 650 sur les branches.

>> Dans ce scénario, les conditions de transport ne sont pas suffisamment améliorées.

Avec le prolongement de la ligne 14, que se passe-t-il en 2017 ?

La ligne 13 est déchargée de manière significative, avec les 3 nouvelles stations.

>> Plus de 6 000 voyageurs n'emprunteront plus le tronç commun de la ligne 13 et se reporteront sur la ligne 14.

Ceci correspond à une diminution de plus de 25 % du trafic en heure de pointe entre La Fourche et Place de Clichy vers Paris. Ainsi, le nombre de voyageurs entre La Fourche et Place de Clichy dans les rames à l'heure de pointe serait au maximum de **16 500** environ (contre 22 500 sans le prolongement de la ligne 14).

>> **Il y aura également une diminution du trafic sur les deux branches.**

> Chaque branche de la ligne devrait perdre environ 2 500

Sur la ligne 13



voyageurs, soit une décharge de plus de 20 % par branche, entre les stations Guy Môquet et La Fourche et entre Mairie de Clichy et Porte de Clichy.

> On estime à environ 9 000 le nombre de voyageurs dans les rames sur la branche Asnières-Gennevilliers ; la partie la plus chargée sera située entre Mairie de Clichy et Porte de Clichy.

> On estime à 9 000 le nombre d'utilisateurs sur la branche Saint-Denis ; la partie la plus chargée sera située entre Guy Môquet et La Fourche.

> Or, la capacité maximale de la ligne 13 sera de 23 300 voyageurs par heure sur le tronç commun et de 11 650 sur les branches.

> Cette solution permet donc d'améliorer de manière significative les conditions de transport des usagers sur la ligne 13.



En 2017, sans le prolongement
de la ligne 14,

22 500

voyageurs emprunteraient la
ligne 13 dans le sens le plus
chargé en heure de pointe.

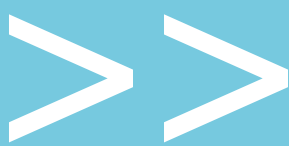
Et sur la ligne 14 ...



L'évolution du trafic de la ligne 14, si on ne prolonge pas cette ligne, est modérée du fait de perspectives de développement urbain limitées le long de la ligne 14 existante.

>> On estime à 24 000 le nombre de voyageurs dans le sens le plus chargé (Est-Ouest) à l'heure de pointe le matin entre les stations Châtelet et Pyramides.

>> Dans ce scénario, il sera possible d'augmenter l'offre de transport au-delà d'une capacité de 24 000 passagers transportés pour que les conditions de transports ne soient pas dégradées grâce à des réserves de capacités permises par l'augmentation de la fréquence de circulation des rames (à l'heure de pointe, de 1 minute 45 secondes à 1 minute 25 secondes).



En 2017, avec le prolongement
de la ligne 14,

16 500

voyageurs emprunteront la ligne 13
dans le sens le plus chargé en heure
de pointe.

Et sur la ligne 14 ...



Cet afflux d'usagers sur la ligne 14 renforcerait sa fréquentation* à l'heure de pointe, estimée à 30 000 voyageurs maximum entre Châtelet et Pyramides dans le sens Est-Ouest à l'heure de pointe du matin.

>> Il importe donc d'adapter l'offre de transport à la nouvelle demande de la ligne 14 prolongée. L'opération de renforcement de l'offre envisagée d'ici 2012 permettra de porter l'intervalle minimum en heure de pointe à 1 minute 25 secondes avec des trains de 6 voitures, soit une capacité offerte d'environ 30 000 voyageurs par heure. Ainsi, à l'horizon du prolongement, le nombre de voyageurs estimé sera équivalent à la capacité de la ligne.

>> Le projet de prolongement à Mairie de Saint-Ouen laisse ouverte la possibilité de faire circuler des rames de 8 voitures. Avec des rames composées de 8 voitures et qui circulent aux heures les plus chargées toutes les 1 minute 25 secondes, la capacité de la ligne 14 pourra être portée à plus de 40 000 voyageurs par heure pour une fréquentation* estimée à 30 000. Ainsi, la ligne 14 présente d'importantes réserves de capacité.

Prolongement de la ligne 14 : description du projet

ZOOM sur la prévision de la fréquentation

Afin d'estimer le trafic futur des différentes lignes du réseau, et notamment des lignes 13 et 14, le STIF et la RATP ont utilisé leurs modèles de prévisions de trafic respectifs (ANTONIN et GLOBAL).

Ces estimations portent sur :

- le trafic sur la ligne 13 sans le prolongement de la ligne 14 d'ici à quelques années ;
- l'effet du prolongement de la ligne 14 en termes de décharge de la ligne 13 ;
- l'effet de recharge de la ligne 14 ;
- l'offre de transport à prévoir, estimée à partir de la capacité des rames et leur nombre nécessaire.

L'objectif est de créer de bonnes conditions de transport pour les usagers et des conditions de fonctionnement optimales pour l'exploitation de la ligne, et donc sa fiabilité.

Les modèles ANTONIN (STIF) et GLOBAL (RATP) sont fondés sur une analyse statistique des comportements de mobilité observés après enquête auprès de 10 500 ménages franciliens (Enquête globale transport EGT). Ils sont recalés à chaque projet à partir de comptages précis effectués sur les sites considérés.

Ces modèles tiennent compte de :

- la description des réseaux, routiers et de transports collectifs aux horizons futurs ;
- les évolutions urbaines (nombre d'habitants et d'emplois) prévisibles à l'horizon du projet : données collectées à partir du SDRIF* traitées par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAU-IDF) et des collectivités locales.

Le modèle permet ainsi de reconstituer les déplacements des franciliens, et notamment ceux qui se déplacent sur le secteur Nord-Ouest de la Petite Couronne : d'où viennent-ils et où vont-ils ? Quels modes de transport utilisent-ils ? S'ils utilisent les transports en commun, quel est leur parcours : stations de montée, de descente et lignes empruntées ?

Il permet également de définir le trafic de la ligne et en particulier le ou les tronçon(s) sur le(s)quel(s) il y aura le plus de voyageurs par sens à l'heure du plus fort trafic. C'est à partir de ces données que l'on dimensionne le nombre de rames (donc l'intervalle entre 2 rames) qui circuleront pour satisfaire cette demande ?

Le Bilan LOTI* de la ligne 14 de Bibliothèque François Mitterrand à Saint-Lazare réalisées indique que les trafics constatés sur la ligne après sa mise en service sont proches des prévisions qui avaient été réalisées.

* La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) indique que chaque projet devra faire l'objet, quelques années après sa mise en service, d'un « bilan ». La ligne 14 entre Bibliothèque François Mitterrand et Saint-Lazare a fait l'objet d'un tel bilan portant sur l'historique du projet, ses caractéristiques, son coût et ses financements, l'estimation des trafics, les effets sur les usagers, l'impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire, le bilan financier et socio-économique.

Questions / Réponses

Comment s'explique cette baisse attendue du nombre d'utilisateurs de la ligne 13 ?

L'organisation des correspondances permet à certains usagers de la branche Asnières-Gennevilliers de poursuivre leur déplacement vers Paris sur la ligne 14 à partir de Porte de Clichy ; et à certains usagers de la branche Saint-Denis d'emprunter la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen. Ils profitent alors d'une ligne de métro automatique beaucoup plus rapide qu'une ligne normale : beaucoup y gagnent du temps.

Questions / Réponses

Est-ce que les positions A ou B de la station Porte de Clichy de la ligne 14 auront un effet différent sur la décharge de la ligne 13 ?

Selon la durée de la correspondance, il peut y avoir un effet plus ou moins important sur la décharge de la ligne 13 : plus les quais de la station de la ligne 14 sont éloignés de ceux de la ligne 13, plus les utilisateurs considéreront cette correspondance pénalisante et seront moins enclins à se reporter vers la ligne 14.

Or, il apparaît que selon les deux positions A et B, les distances et les temps de correspondance sont équivalents. Ainsi, les effets sur la décharge de la ligne 13 de ces deux positions de station de la ligne 14 sont équivalents.



La mise en œuvre du projet : le calendrier, les coûts et le financement

Les phases du projet

À l'issue de cette phase de concertation préalable, qui pourra permettre de faire évoluer le projet, et de l'approbation de son bilan par le Conseil du STIF*, la phase suivante des études précisera encore davantage le tracé, les stations, les impacts sur l'environnement, l'organisation des travaux...

Ces études de schéma de principe* accompagnées de l'étude d'impact constitueront le dossier qui sera présenté à l'enquête publique*, une nouvelle occasion pour le public d'exprimer son avis sur le projet. Le préfet pourra ensuite délivrer la déclaration d'utilité publique (DUP)*.

Des études plus détaillées permettront d'aboutir à l'avant-projet* et d'établir la convention de financement*.

Le financement permettra que soient engagés les travaux à l'issue des dernières études techniques.

La mise en service du prolongement de la ligne 14 peut être envisagée à l'horizon 2017.

ZOOM sur le calendrier-type d'une opération de transport en Île-de-France

Le calendrier-type d'une opération de cette ampleur peut être défini en deux cycles.

■ Le premier cycle porte sur la définition du projet. Il comprend les études, les procédures de consultation du public (concertation préalable, enquête publique*), les procédures de sécurité, toutes autres procédures administratives préparatoires aux travaux (mise en compatibilité des PLU*, enquête parcellaires, enquête loi sur l'eau, ...), et la mise en place des financements des travaux (commission de financement). Sa durée dans le cas du prolongement de la ligne 14 est estimée à environ 4 ans.

■ Le second cycle porte sur la réalisation des travaux. Il comprend les déviations des réseaux des concessionnaires, la fabrication et le montage du tunnelier, la construction du tunnel, la construction des stations, l'équipement des stations et de la ligne, la construction du site de maintenance et de garage et la marche à blanc avant mise en service pour tester les équipements. Sa durée dans le cas du prolongement de la ligne 14 est évaluée à environ 4 ans.



ZOOM sur l'enquête publique

Dans la vie d'un projet, le public est consulté deux fois : dans la phase actuelle de concertation préalable puis lorsque le projet est plus abouti lors de l'enquête publique*.

■ L'objectif de l'enquête publique est de présenter le projet et ses impacts sur l'environnement ainsi que les mesures qui seront prises pour limiter les effets sur l'environnement.

■ L'enquête publique* est conduite sous l'égide d'une Commission d'enquête et se déroule selon des modalités précisées par la loi. Le rôle de cette Commission est de recueillir les observations du public et de formuler à l'issue de l'enquête un avis sur le projet.

■ Elle est suivie par un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du projet (DUP)*.

Prolongement de la ligne 14 : description du projet

Le coût du projet

Le STIF* a fixé un coût d'objectif compris entre 932 et 954 millions d'euros hors taxes (valeur 2008) pour les infrastructures. Ce coût a été fixé selon les hypothèses suivantes :

- Prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen ;
- 3 stations (Porte de Clichy, Clichy-Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen) ;
- 1 atelier de maintenance et de remisage.

Le coût d'objectif est celui qui est jugé approprié compte tenu des options choisies et des conditions de marché en cours.

Le coût du matériel roulant est de l'ordre de 143 millions d'euros hors taxes.

Le financement du projet

Les études pour le prolongement de la ligne 14 sont inscrites au Contrat de projets État-Région Île-de-France 2007-2013* à hauteur de 25,50 millions d'euros : la Région Île-de-France contribuant à 18 millions d'euros et l'État à 7,5 millions d'euros.

Pour les travaux, plusieurs collectivités ont formalisé leur engagement financier en adoptant le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. C'est ainsi que le prolongement de la ligne 14 figure dans les Contrats particuliers signés récemment entre la Région et les trois Départements concernés (Ville de Paris, Hauts-de-Seine et Seine-Saint-Denis).

Le financement est donc réparti de la manière suivante :

- Région Île-de-France : 300 millions d'euros ;
- Ville de Paris : 200 millions d'euros ;
- Conseil général des Hauts-de-Seine : 60 millions d'euros ;
- Conseil général de Seine-Saint-Denis : 60 millions d'euros.

ZOOM
sur la vie de ce projet de transport



ÉTAPES RÉALISÉES

- >> Études Météorisation : 2004
- >> Études NOPC* : 2007
- >> Études DOCP* : 2008
- >> Approbation du DOCP et saisine de la CNDP* : 2009

ÉTAPES EN COURS

- >> Concertation (début 2010)

ÉTAPES À VENIR

Définition du projet (4 ans environ)

- >> Bilan de la concertation
- >> Schéma de principe*
- >> Enquête publique* – Déclaration d'utilité publique du projet*
- >> Avant-projet* et Convention de financement*

Les partenaires du projet

Le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 est piloté par le STIF* et porté par plusieurs acteurs : les financeurs, auxquels sont associés différents partenaires.



Le STIF* est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. À ce titre, pour le prolongement de la ligne 14, le STIF définit le programme du projet : tracé et implantation des stations, besoins à satisfaire, contraintes à respecter, coût d'objectif, financements... De plus le STIF organise la concertation.

ZOOM Qui est le STIF ?

Le STIF (autorité organisatrice des transports d'Île-de-France) définit et lance les projets de développement des transports de voyageurs de la Région. Lieu d'échange, d'expertise et de décision, le STIF gère le budget annuel de fonctionnement des transports en commun en Île-de-France (7,7 milliards d'euros en 2008).

Le STIF est présidé par le Président de la Région Île-de-France. Le Conseil du STIF est composé des élus de la Région, de la Ville de Paris, des sept autres Départements d'Île-de-France ainsi que d'un représentant des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), d'un représentant de la Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie (CRCI) et à titre consultatif, d'un représentant du Comité des partenaires du transport public.



Réalisation du projet (4 ans environ)

- >> Début des travaux
- >> Horizon de mise en service de la ligne 14 : 2017

Prolongement de la ligne 14 : description du projet



Les transports constituent une préoccupation majeure pour les Franciliens. Pour répondre à leurs attentes, la Région investit ainsi près de 1,5 milliard d'euros par an dans leur développement. À l'instar du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, la Région finance de nombreux projets avec une même priorité : améliorer la qualité des conditions de déplacements des franciliens.



Depuis 2001, la Ville de Paris s'est engagée dans une politique ambitieuse de limitation de la pollution automobile par le développement des transports collectifs. Elle soutient les projets de prolongement de métro et participe au financement des lignes de bus Mobilien parisiennes et des projets de tramways au premier rang desquels figure le tramway T3 prolongé de la Porte d'Ivry jusqu'à la Porte de la Chapelle pour une mise en service en 2012. Elle est le premier financeur, après la Région, au budget du STIF* avec plus de 330 millions d'euros par an et contribue ainsi à l'amélioration de la qualité (aménagement des stations de métros, nouveaux matériels roulants...) et à l'augmentation de l'offre sur les réseaux de transports en commun particulièrement sur les lignes de bus pour lesquelles des efforts conséquents ont été réalisés depuis 2006. En complément du réseau bus, la Ville de Paris met, par ailleurs, en service des dessertes de quartiers par des minibus (3 actuellement).



Pour répondre aux attentes des habitants et faciliter les conditions de déplacements dans le Département, le Conseil général des Hauts-de-Seine a choisi de s'engager dans une importante politique de transports et de déplacements destinée à améliorer la qualité de vie des Alto-Séquanais.

Cette politique vise à augmenter la mobilité de chacun, assurer l'attractivité du territoire et la compétitivité des activités économiques et mieux respecter l'environnement.

Le Département réalise donc des cheminements buissonniers et des itinéraires cyclables. Il requalifie des voiries départementales en boulevards urbains. Il aménage des sites propres et des tramways. Il finance de nombreux projets de transports en commun et contribue à l'amélioration de l'offre de transport.



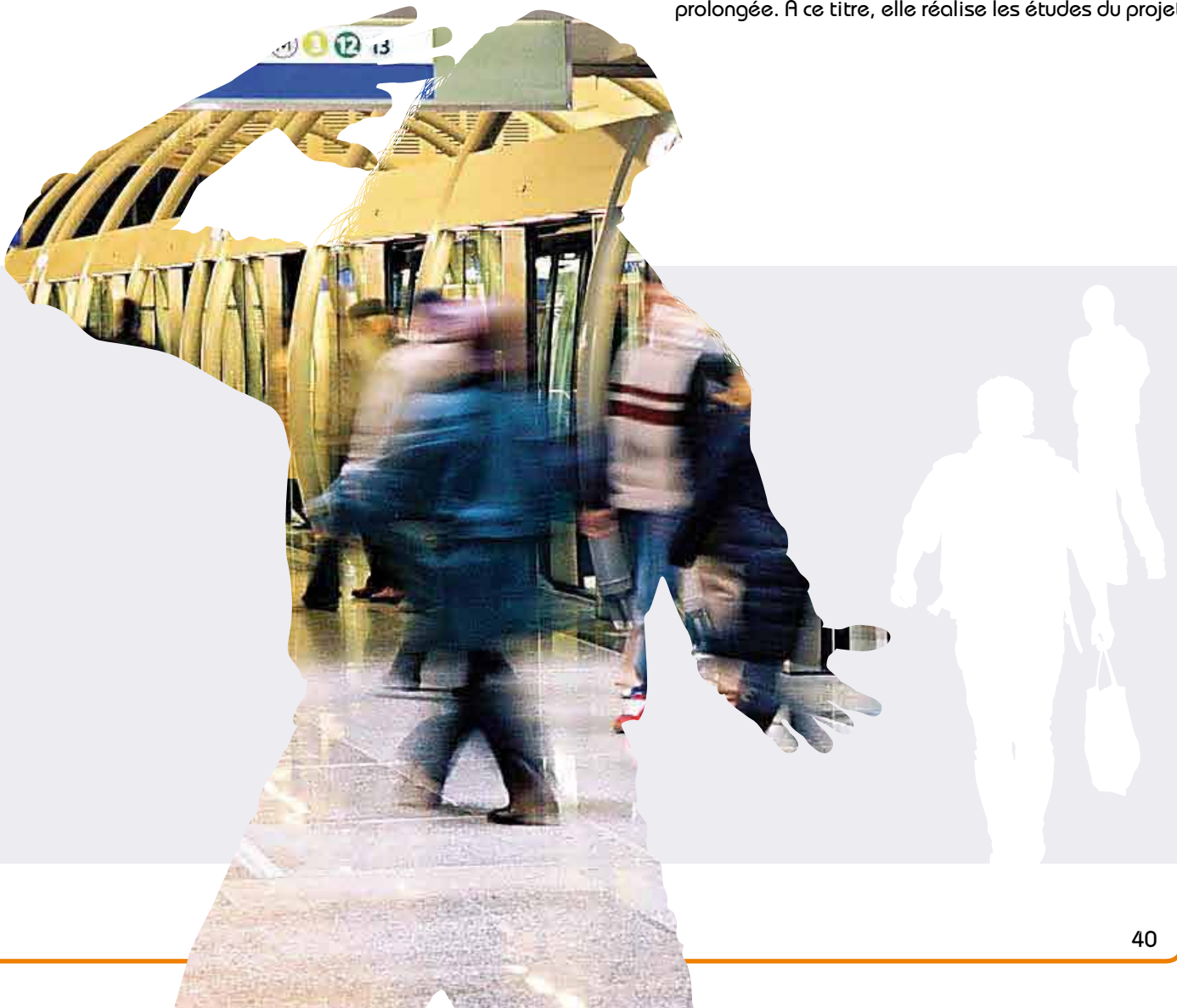
Afin de promouvoir l'accessibilité à des transports collectifs performants et fiables pour tous, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis participe pleinement au développement, au bon fonctionnement et à l'amélioration des réseaux de transports en commun, tant sur les lignes ferrées lourdes (métro et RER) que sur le réseau de surface (tram-train, tramway). Il s'engage ainsi à favoriser l'intégration sociale, le développement urbain et économique, la préservation de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie. Ces orientations s'inscrivent dans l'Agenda 21 élaboré par le Département pour contribuer à créer un « territoire durable ». Le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 participe à ces objectifs.



Soucieux d'améliorer les déplacements quotidiens des franciliens et de favoriser un aménagement durable du territoire, l'État participe au développement des transports collectifs. Au titre du Contrat de Projets État-Région* 2007-2013, il est co-financier des études de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14. Le prolongement de la ligne 14 est un projet compatible avec le projet de transports et d'aménagement du Grand Paris.



La RATP est l'un des exploitants des réseaux de transports publics d'Île-de-France (RER, métro, tramway et bus). Elle exploite 16 lignes de métro, 2 lignes de RER (avec la SNCF), 3 lignes de tramway et 351 lignes de bus. Chaque jour, ce sont plus de 10 millions de voyages qui sont effectués sur son réseau (jour ouvrable moyen en 2008). La RATP agit dans le cadre de contrats d'exploitation signés avec le STIF. Pour le projet de prolongement de la ligne 14, elle intervient pour les travaux et l'exploitation de la ligne prolongée. À ce titre, elle réalise les études du projet.



Les autres projets de transport



La politique régionale des transports

La politique régionale des transports est définie dans différents documents :

■ le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)* adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 25 septembre 2008. Document d'aménagement du territoire, prospectif, qui exprime un projet politique et spatial régional, notamment en matière de transports, il est aussi un document d'urbanisme, normatif, qui édicte des orientations à respecter par les documents d'urbanisme locaux (SCoT* et PLU*).

■ le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF*) décline des actions de court et moyen terme visant à organiser l'ensemble des déplacements.

Les projets d'infrastructure de transports en commun sont financés dans le cadre du Contrat de projets entre l'État et la Région (CPER*) et des Contrats particuliers entre la Région et les Départements d'Île-de-France (CPRD*) ainsi que du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France.

Par ailleurs, l'État a présenté un projet de transport du Grand Paris en Île-de-France.



Les autres projets de transport

ZOOM sur le SDRIF, le PDUIF et le Contrat de Projets

■ Le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France est un document d'aménagement et de développement du territoire, qui définit une vision globale et à long terme du devenir de la région Île-de-France et de ses territoires.

■ L'article L.141-1 du code de l'urbanisme édicte les dispositions d'élaboration de ce document.

■ Pour tenir compte des évolutions sociétales et environnementales et juridiques, le SDRIF* est mis en révision tous les dix ans, selon les dispositions de l'article L.141-1 du code de l'urbanisme. La procédure de révision engagée par la Région depuis 2004 et en association avec l'État a conduit à l'adoption du projet de SDRIF par le Conseil régional le 25 septembre 2008. Pour entrer en vigueur, il doit maintenant être approuvé par décret en Conseil d'État.

■ En matière de transport, le projet de SDRIF* propose une approche stratégique des transports qui s'appuie sur la recherche d'une meilleure articulation entre les systèmes de transports, l'aménagement et l'urbanisme ainsi que la protection des espaces naturels. Ce projet vise à « faciliter une mobilité raisonnée et durable des personnes et des biens en recherchant une meilleure articulation entre système de transports et aménagement, pour offrir les conditions d'une mobilité plus économe et moins centrée sur l'usage de l'automobile ».

■ Le Plan de déplacements urbains (PDU*) est un document de transport qui définit une vision à moyen terme de l'organisation des déplacements et définit les actions d'une politique des transports et de déplacements à court et moyen terme au service de la protection de l'environnement.

■ La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a rendu obligatoire l'élaboration de ces documents dans les grandes agglomérations. La Loi d'Orientation des transports intérieurs en précise les grandes lignes. En Île-de-France, le PDU est élaboré sur l'ensemble du territoire régional.

■ Le PDU d'Île-de-France (PDUIF*) a été adopté en décembre 2000 et fait actuellement l'objet d'une révision par le STIF*.

Il définit les principes d'organisation des déplacements de personnes, le transport des marchandises, la circulation et le stationnement. Ses orientations doivent concourir à diminuer le trafic automobile et à augmenter, dans le même temps, la part des autres modes de transport, transports collectifs mais aussi marche ou vélo.

■ Le Contrat de Projets État-Région (CPER*) signé entre l'État et la Région, identifie des financements pour des projets d'aménagement, de développement, de transport... Le CPER actuel couvre la période 2007-2013.

■ Les projets de transport financés par le Contrat de projets 2007-2013 sont inscrits au projet de SDRIF* adopté. L'accent est notamment mis sur l'amélioration de l'offre de service sur les lignes existantes et le développement du maillage des réseaux, notamment par de nouvelles liaisons structurantes de rocade.

■ Le Contrat de Projets 2007-2013 est complété par des engagements entre la Région Île-de-France et les Conseils généraux sous forme de Contrats Particuliers Région-Département propres à chaque département francilien.

■ Présenté en juin 2008 par la Région Île-de-France, le Plan de mobilisation pour les transports en commun permet d'accélérer la réalisation des opérations de transports inscrites dans ces contrats.

De nouvelles infrastructures pour un réseau de transport maillé et structuré

Dans le secteur élargi de la ligne 13 et du prolongement de la ligne 14, une série de projets a été identifiée (voir pages 46 à 49).

Ces projets permettent de constituer un réseau de transport en commun maillé et structuré : c'est-à-dire un ensemble de lignes de transport radiales ou en rocade.

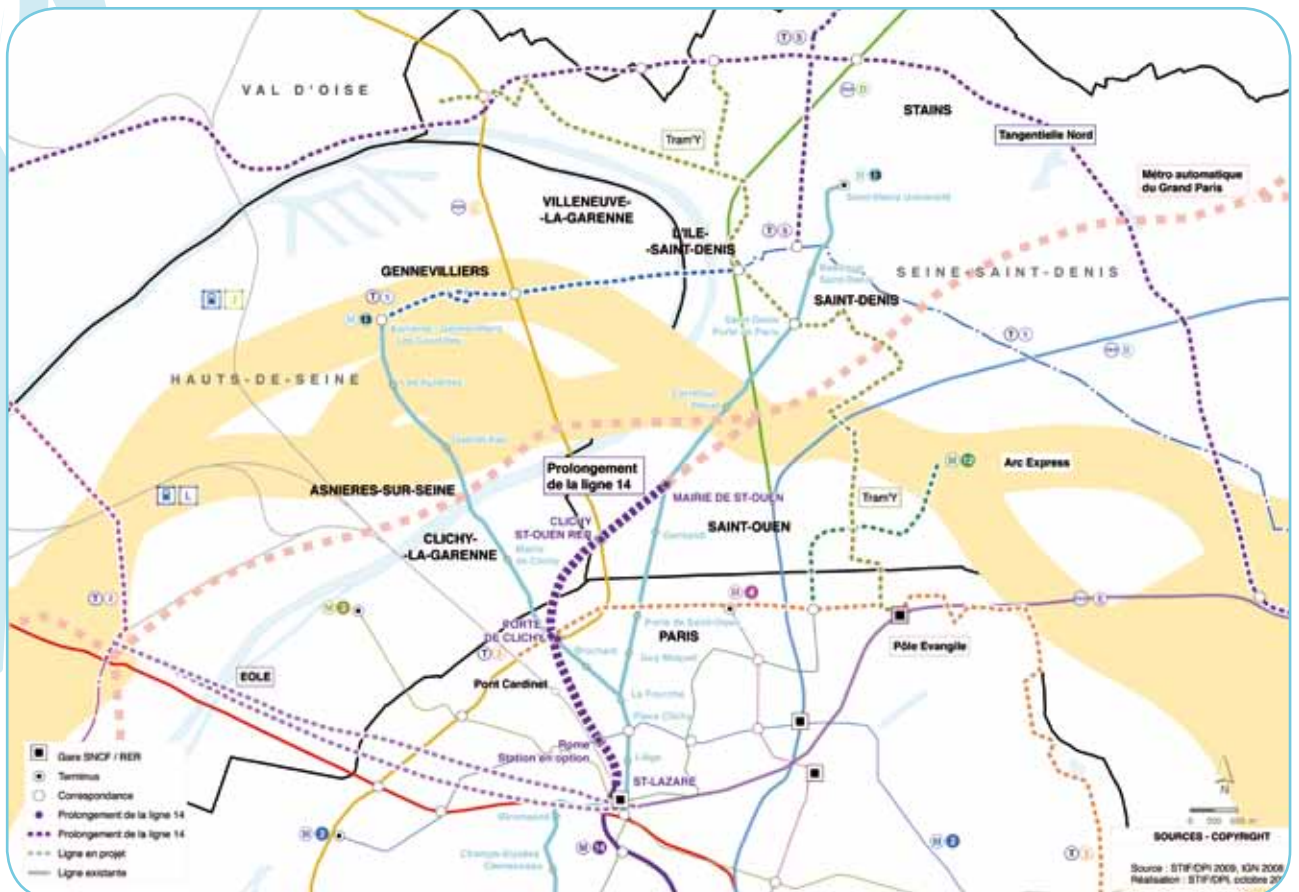
■ Des projets de transport lourds :

- > en rocade* : le projet Arc Express, le projet du Grand Paris et le projet de Tangentielle Nord ;
- > en radiale* : les éventuels prolongements de la ligne 13.

■ Des projets de lignes de tramway dont certaines sont en travaux :

- > en rocade : le prolongement des lignes T1 et T3 ;
- > en radiale : la création des lignes T5 et T8 (Tram'Y).

■ Des projets d'augmentation de l'offre de transport : renforcement de la desserte de la gare de Pont Cardinet.



Le réseau de transports collectifs : lignes existantes et en projet

Les autres projets de transport

Arc Express



Arc Express est une nouvelle ligne de métro de rocade* en proche couronne reliant, pour l'arc Nord-Ouest, les quartiers de la Défense et de Saint-Denis. Outre la desserte des pôles d'activités les plus importants, les correspondances qu'il permettra de réaliser entre les lignes de transports favoriseront la décharge des lignes qui desservent la capitale.

Arc express fait actuellement l'objet d'études et la prochaine étape consiste à tenir un débat public qui aura lieu en 2010. Arc Express contribuera à la désaturation de la ligne, notamment le tronc commun et les deux branches, dans une proportion de 10% environ.

La Tangentielle Nord



La Tangentielle Légère Nord (TLN) est une nouvelle ligne ferrée en rocade en Seine-Saint-Denis. Une première phase reliera Épinay-sur-Seine au Bourget puis elle sera prolongée, à l'Ouest, vers Sartrouville (Yvelines) et, à l'Est, vers Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis).

Elle autoriserait des correspondances avec la ligne 13 si celle-ci était prolongée jusqu'à Stains.

La Tangentielle Nord entre Épinay et le Bourget fait actuellement l'objet de travaux et sa mise en service est envisagée à l'horizon 2014.

Les autres tronçons (Le Bourget à Noisy-le-Sec et Épinay à Sartrouville) font l'objet d'études d'avant-projet*.



En travaux



À l'étude



Le tramway T1



Le prolongement à l'Ouest du tramway T1 depuis le terminus actuel à la gare RER de Saint-Denis constitue une liaison de rocade importante. Il permettra dans un premier temps de nouvelles correspondances avec la ligne 13 à la station Les Courtilles ainsi qu'avec le RER C à Gennevilliers.



Le prolongement à la station Les Courtilles fait actuellement l'objet de travaux et sa mise en service est envisagée à l'horizon 2012. Le prolongement au Carrefour des 4 routes à Asnières est envisagé à l'horizon 2015 dans le cadre du Contrat particulier Région Hauts-de-Seine 2009-2013.

Le tramway T3



Le prolongement du tramway T3 depuis son terminus actuel Porte d'Ivry constitue une liaison de rocade importante dans la continuité de son tronçon actuel sur les boulevards des Maréchaux. Il sera prolongé dans un premier temps jusqu'à la Porte de la Chapelle puis ultérieurement jusqu'à la Porte d'Asnières, étant ainsi en correspondance avec la ligne 13 à Porte de Clichy. Cette correspondance avec la ligne 13 à Porte de Clichy renforcera la desserte du projet urbain de Clichy-Batignolles et permettra un meilleur maillage avec l'Est parisien, et au-delà vers Porte Maillot.

Le prolongement à la Porte de la Chapelle fait actuellement l'objet de travaux et sa mise en service est envisagée à l'horizon 2012.



Les autres projets de transport

Le renforcement de l'offre de transport à la gare de Pont Cardinet



La gare Transilien de Pont Cardinet est aujourd'hui desservie par les 12 trains du groupe III qui relient la gare Saint-Lazare à Cergy en passant par Bécon-Les-Bruyères.

Dans le cadre du prolongement du RER E à l'Ouest, le STIF* étudie actuellement avec la SNCF et RFF (Réseau Ferré de France) la possibilité d'améliorer la desserte de cette gare par l'arrêt des 16 trains du groupe II qui relient la gare Saint-Lazare à Versailles Rive Droite ou Saint-Nom-la-Bretèche en passant par la Défense. Ce renforcement de l'offre permettrait d'atteindre un niveau de 28 trains par heure marquant l'arrêt à Pont Cardinet et qui desserviront le projet urbain de Clichy-Batignolles.

Le tramway T5 (Tramway RN1-RN16)



Le tramway T5 est une nouvelle ligne de transport en commun qui reliera la place du 8 mai 1945 à Saint-Denis, située à proximité de la station Saint-Denis Basilique de la ligne 13, à la gare de Garges-Sarcelles (Val-d'Oise). Le tramway T5 participera à une meilleure structuration des déplacements dans ce secteur de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise.

Le T5 fait actuellement l'objet de travaux et sa mise en service est envisagée à l'horizon 2012.

Le tramway T8 ou Tram'Y



Le Tram'Y ou T8 est une nouvelle ligne de tramway qui reliera la station Porte de Paris (à Saint-Denis, ligne 13 du métro) à Villetaneuse Université et Épinay-sur-Seine.

Cette liaison permettra de structurer les déplacements dans ce secteur de la Seine-Saint-Denis, à forte densité de population et d'emplois.

Le Tram'Y fait actuellement l'objet de travaux et sa mise en service est envisagée à l'horizon 2014.

Il sera prolongé à terme depuis la Porte de Paris jusqu'à la gare Évangile sur la ligne E du RER, en desservant la Porte d'Aubervilliers.

Les perspectives de prolongements de la ligne 13

Les deux branches de la ligne 13 pourraient être prolongées vers le Nord. Ces deux prolongements sont inscrits dans le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF*). La branche Saint-Denis pourrait être prolongée vers Stains La Cerisaie, assurant un maillage avec la Tangentielle Nord. La branche Gennevilliers pourrait être prolongée vers le Port de Gennevilliers.

En préalable, il devra être vérifié que ces prolongements sont compatibles avec une désaturation durable de la ligne 13.



Le Grand Paris : un projet de métro de rocade

Porté par l'État, le projet de Grand Paris prévoit de prolonger la ligne 14 au-delà de Saint-Ouen, dans un premier temps jusqu'à Carrefour Pleyel, puis jusqu'à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Ce projet, compatible avec le projet décrit ici, devrait donc s'inscrire dans la continuité du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen. Les interconnexions avec le réseau existant ne sont pas détaillées dans le projet de loi du Grand Paris.

Un réseau de bus à restructurer

La mise en service du prolongement de la ligne 14 sera accompagnée d'une restructuration du réseau d'autobus. L'objectif est de favoriser le rôle de rabattement des bus, c'est-à-dire de faciliter, pour les habitants d'un secteur, les liaisons en bus vers une station de métro.



Plan de mobilisation pour les transports

Glossaire

5

Avant-projet (AVP)	Études techniques détaillées réalisées après le schéma de principe
Capacité d'une ligne	Calculée à partir du nombre de places assises et avec 4 personnes debout par m ²
CNDP	Commission nationale du débat public
Convention de financement	Convention entre les financeurs du projet
CPER	Contrat de Projets État-Région
CPRD	Contrat Particulier Région-Département
DOCP	Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales
DUP	Déclaration d'utilité publique
Enquête publique	L'enquête publique est une consultation du public sur un projet plus abouti. Elle vise à présenter le projet et ses impacts sur l'environnement ainsi que les mesures qui seront prises pour limiter les effets sur l'environnement
Fréquentation	Nombre de personnes qui montent dans les trains
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
Maillage	Connexions entre les lignes de transport en commun de manière à constituer un réseau
NOPC	Études de 2007 intitulées Nord Ouest Petite Couronne
PCC	Poste de commandes centralisées
PDUIF	Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France
PLU	Plan local d'urbanisme
Radiale	Liaison entre le centre et la périphérie
RFF	Réseau Ferré de France
Rocade	Liaison de périphérie à périphérie
Schéma de principe	Études techniques réalisées suite à la concertation
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SDRIF	Schéma directeur de la région Île-de-France
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
Taux de charge	Taux de remplissage effectif (en %) d'une ligne de transport en commun
Trafic dimensionnant	Trafic (voyageurs/heure) à partir duquel est établi la capacité d'une ligne de transport en commun
Vitesse commerciale	Vitesse de circulation du véhicule (métro en l'espèce), qui tient compte de la vitesse du métro, des temps d'arrêt...
ZAC	Zone d'aménagement concerté



Crédits :

Dossier de concertation pour le projet
de désaturation de la ligne 13 par le
prolongement de la ligne 14

Rédaction : Parimage / C&S Conseils

Conception et réalisation : Parimage

Crédits photos et iconographies : DR STIF, RATP,
Conseil général des Hauts-de-Seine, Région
Île-de-France, Bruno Marguerite, Gilles Alligon,
Jean-François Mauboussin

Imprimé sur papier PEFC - décembre 2009

