



## SOMMAIRE

### INTRODUCTION

|   |   |
|---|---|
| 1. Le projet.....   | 5 |
| 2. Le contexte réglementaire et institutionnel de la concertation ..... | 6 |
| 3. Les objectifs de la concertation.....                                | 6 |

### PREMIERE PARTIE -- DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

---

|   |    |
|---|----|
| 1. Les territoires concernés par la concertation .....            | 9  |
| 2. Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges..... | 9  |
| 2.1. Préparer la concertation .....                               | 9  |
| 2.2. Annoncer la concertation.....                                | 10 |
| 2.3. S'informer.....  | 10 |
| 2.4. Echanger, contribuer.....                                    | 11 |
| 2.5. La perception de la démarche de concertation .....           | 14 |

## DEUXIEME PARTIE -- SYNTHESE THEMATIQUES DES AVIS EXPRIMES

---

|   |    |
|---|----|
| 1. Méthodologie .....   | 19 |
| 2. La situation actuelle et future de la ligne 13.....                                      | 19 |
| 2.1. Un constat partagé : une ligne saturée .....   | 19 |
| 2.2. Les témoignages sur les conditions de transport actuelles .....                        | 20 |
| 2.3. Les causes de la saturation de la ligne 13.....  | 25 |
| 2.4. Les propositions pour améliorer à court et moyen termes la situation de la ligne ..... | 28 |
| 3. Les solutions alternatives pour désaturer la ligne 13 .....                              | 37 |
| 3.1. Le débranchement ou dédoublement de la ligne 13 .....                                  | 38 |
| 3.2. La météorisation de la ligne 13 .....  | 44 |
| 3.3. Le prolongement de la ligne 4 à Saint-Ouen/Carrefour Pleyel.....                       | 49 |
| 3.4. Les autres solutions proposées .....   | 50 |
| 4. Le projet de prolongement de la ligne 14 : opportunité et caractéristiques .....         | 52 |
| 4.1. L'opportunité du projet .....  | 52 |
| 4.2. Les enjeux du projet.....  | 53 |
| 4.3. Les caractéristiques du projet .....   | 64 |
| 4.4. La mise en œuvre du projet.....  | 70 |

## CONCLUSION -- LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

---

|   |    |
|---|----|
| 1. La qualité de la concertation .....                          | 75 |
| 2. Les principales thématiques débattues .....                  | 75 |
| 3. Les points de convergence.....                               | 75 |
| 4. Ce qui fait débat .....                                      | 77 |
| 5. Les éléments de réflexion à l'issue de la concertation ..... | 78 |

## ANNEXES

---

## LEXIQUE

## TABLE DES MATIERES

---

# INTRODUCTION



Le présent bilan a pour objectif de **présenter les résultats de la concertation préalable** au titre des articles L 121-1 et suivants et son article R. 121-7 du Code de l'Environnement, concertation menée sur le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 du métro.

Le **STIF** (Syndicat des Transports en Ile-de-France) est le maître d'ouvrage du projet, au stade de cette concertation.

## **1. LE PROJET**

Le projet de prolongement de la ligne 14 depuis son terminus actuel à Saint-Lazare jusqu'à Mairie de Saint-Ouen est **la solution proposée par le STIF**, et ses partenaires pour désaturer durablement la ligne 13, en plus des actions en cours pour le moyen terme destinées à améliorer les conditions de transport des usagers.

Les études pilotées par le STIF en 2004, 2007 et 2008, ont fait apparaître cette solution comme la plus pertinente pour améliorer la ligne 13 et la moins gênante pour les usagers et riverains pendant la phase de travaux.

En effet, après des études relatives à la météorisation de la ligne 13, concluant à une solution très coûteuse et complexe techniquement et génératrice de fortes gênes pour les usagers, le STIF a engagé une étude préliminaire sur le territoire desservi par les stations de la ligne 13 situées au Nord de Saint-Lazare.

Cette étude NOPC a permis de décrire et de comparer plusieurs grands projets pour désaturer la ligne 13 : la météorisation et le débranchement de la ligne 13, le prolongement de la ligne 4, la création d'une ligne de métro de rocade, le prolongement de la ligne 14.

La comparaison d'une série de critères (désaturation, desserte de nouveaux territoires, gêne pour les utilisateurs pendant les travaux et coût) a mis en évidence l'intérêt de prolonger la ligne 14. Le Conseil du STIF a validé cette option et les études conduisant au Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement de la ligne 14 ont été engagées.

La RATP, en tant qu'exploitant des deux lignes (13 et 14) et gestionnaire du réseau de métro, a réalisé ces études techniques.

La Région et l'Etat ont financé ces études dans le cadre du Contrat de projets Etat-région 2007-2013. Ils ont associé étroitement la Ville de Paris ainsi que les Conseils généraux des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis.

Le projet poursuit **plusieurs objectifs** :

- **Désaturer durablement la ligne 13 à long terme** : parvenir à une décharge efficace du tronçon commun et des deux branches de la ligne 13 en proposant des correspondances faciles et rapides ;
- **Desservir les secteurs en développement** des communes de Paris (17<sup>ème</sup> arrondissement), de Clichy-la-Garenne et de Saint-Ouen ;
- **Améliorer le maillage des transports en commun** : correspondances entre la ligne 13 et la ligne C du RER, le tramway T 3, etc. ...

Les **caractéristiques principales** du projet sont les suivantes :

- **Prolonger la ligne** depuis le terminus actuel de la ligne 14 à Saint-Lazare 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 (branche Asnières-Gennevilliers) et à Mairie de Saint-Ouen (branche Saint-Denis) ;
- **Créer une troisième station Clichy Saint-Ouen en correspondance avec la ligne C du RER** (gare de Saint-Ouen) ;
- Etudier la **station Rome** en option ;
- Construire un site pour l'entretien et le remisage des rames situés à Saint-Ouen.

Le **tracé du prolongement de la ligne 14**, d'une longueur d'environ 5,5 km, suit le cheminement suivant:

- A partir du tunnel existant d'arrière - gare de Saint-Lazare, situé sous la Place de Budapest (9<sup>ème</sup> arrondissement), la ligne 14 rejoint en tréfonds la station Porte de Clichy (17<sup>ème</sup> arrondissement) au Nord-Est des lignes de trains de Saint-Lazare.
- Elle traverse ensuite Clichy-la-Garenne pour s'arrêter à la station Clichy Saint-Ouen de la ligne C du RER.
- Son tracé se poursuit toujours en souterrain sur la commune de Saint-Ouen 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.

Le STIF a fixé un **coût d'objectif pour le projet**, qui est compris entre 932 et 954 millions d'euros hors taxes (valeur 2008) couvrant le montant des infrastructures. Ce coût a été fixé par le STIF selon les hypothèses suivantes : prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen ; 3 stations (Porte de Clichy, Clichy-sous-Bois et Mairie de Saint-Ouen) ; un atelier de maintenance et de remisage.

Le **coût du matériel roulant** est de l'ordre de 143 millions d'euros hors taxes (non compris dans le cout objectif des infrastructures).

L'achèvement des travaux et la **mise en service du prolongement de la ligne 14** sont prévus pour **2017**.

## **2. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL DE LA CONCERTATION**

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 en vue de saisir la Commission nationale de débat public (CNDP) (cf. Annexe n° 1).

Sur la base du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et d'un dossier de saisine, le STIF a saisi la Commission nationale de débat public (CNDP) en juillet 2009. Celle-ci lui a recommandé, le 2 septembre 2009 (cf. Annexe n°2), d'engager une concertation préalable sous l'égide d'un garant, Monsieur Michel GAILLARD, nommé par la CNDP le 7 octobre 2009 (cf. Annexe n° 3).

## **3. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION**

La concertation sur le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 s'est tenue dans les **douze Communes** (Saint-Ouen, Saint-Denis, Stains, L'Île-Saint-Denis, Paris 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, Clichy-la-Garenne, Asnières-sur-Seine, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne) et la **Communauté d'agglomération** (Plaine Commune), concernées par le projet et réparties sur trois Départements (la Seine-Saint-Denis, Paris et les Hauts-de-Seine).

La concertation avait pour objectifs principaux de :

- Présenter le projet en explicitant les raisons du choix de la ligne 14 pour la désaturation de 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.

Le STIF a informé la Commission nationale du débat public (CNDP) des modalités de concertation par courrier du 10 septembre 2009, (cf. Annexe n° 6).

Tenant compte des échanges avec les élus en Commission de suivi le 22 octobre 2009, le STIF a proposé aux communes les modalités de la concertation par courrier du 27 octobre 2009 (cf. Annexe n° 4).

Des études plus détaillées (sur le tracé, les stations, les impacts sur l'environnement, l'organisation des travaux...) qui tiendront compte des résultats de la concertation préalable, seront menées par la suite.

# PREMIERE PARTIE

## Déroulement et modalités de la concertation



## **1. LES TERRITOIRES CONCERNES PAR LA CONCERTATION**

La concertation sur le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 s'est tenue dans **douze communes** (Saint-Ouen, Saint-Denis, Stains, L'Île-Saint-Denis, Paris 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, Clichy-la-Garenne, Asnières-sur-Seine, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne) et **une communauté d'agglomération** (Plaine Commune), concernées par le projet et réparties sur trois départements (la Seine-Saint-Denis, Paris et les Hauts-de-Seine).

## **2. LES MODALITES DE DIFFUSION DE L'INFORMATION ET D'ÉCHANGES**

Afin d'informer un maximum de personnes de la tenue de la concertation sur ce projet, l'information sur la concertation a été diffusée :

- auprès des financeurs du projet<sup>1</sup> et des communes,
- dans les stations de métro (lignes 13 et 14) et les bus,
- lors des réunions publiques et des rencontres voyageurs.

### **2.1. Préparer la concertation**

Afin de préparer la concertation et d'adapter au mieux ses modalités au territoire du projet, le STIF a présenté le dispositif de concertation au Comité de ligne 13 et a organisé des rencontres avec les élus et les associations d'usagers, en présence du garant, Michel GAILLARD.

#### **2.1.1. Commission de suivi**

La Commission de Suivi (COSU) est une instance d'information et de concertation que le STIF met en place dans le cadre de projets de transport. Cette instance regroupe les élus concernés par le projet ainsi que les financeurs.

Pour le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, elle s'est réunie le 22 octobre 2009, au STIF, sous la présidence du Directeur des projets d'investissements (DPI), Jean-François HELAS, et a réuni 36 participants.

Les conclusions du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 y ont été rappelées. Une synthèse de l'étude de contexte réalisée par C&S Conseils et les modalités de la concertation proposées par le STIF ont également été exposées.

Les élus présents ont fait diverses remarques sur le projet soumis à la concertation. Concernant les modalités de concertation. La Ville de Gennevilliers a demandé qu'une réunion publique se tienne sur sa commune (*cf.* Annexe n° 5).

En amont de la COSU, certaines collectivités ont également émis des avis sur les modalités de concertation proposées ; si ces avis sont tous favorables, ils comprennent, pour quelques uns, des attentes spécifiques. Ainsi, la communauté d'agglomération de Plaine Commune a demandé qu'une réunion publique se tienne sur son territoire (*cf.* Annexe n°5 – Avis des collectivités sur les modalités de concertation). La Mairie de Clichy-la-Garenne a formulé une attente particulière concernant le lieu et les modalités de la permanence du garant dans la commune, (*cf.* Annexe n°5 – Avis des collectivités sur les modalités de concertation).

<sup>1</sup> L'Etat (DREIF), la Région Ile-de-France, les Conseils généraux de Paris, de Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine.

## 2.1.2. Présentation des modalités de la concertation en Comité de ligne

Un Comité de ligne est une instance de dialogue sur le fonctionnement existant d'une ligne de transport en commun, réunissant les représentants des usagers, les élus locaux, les exploitants et le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France.

Un Comité de ligne, spécifiquement dédié à la ligne 13 du métro, a été créé suite à un vœu du Conseil du STIF de septembre 2006. Son Président, Jean BRAFMAN, Président de la Commission Démocratisation du STIF et Vice-président du Conseil Régional s'est particulièrement impliqué dans cette phase de concertation.

Les modalités de concertation ont été présentées en Comité ligne 13 le 15 décembre 2009, afin de mobiliser les différents acteurs liés au projet.

## 2.2. Annoncer la concertation

### 2.2.1. Communiqué de presse

La concertation a été annoncée dans la presse (cf. Annexe n° 6) par un communiqué de presse diffusé dans les journaux municipaux de Paris, Paris 8<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup>, Gennevilliers, Clichy-la-Garenne ainsi que dans les éditions de Paris, des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis du quotidien *Le Parisien*.

### 2.2.2. Campagne d'affichage

Une campagne d'affichage a été menée dans les transports en commun (métro, bus – cf. Annexe n°8), les stations des lignes 13 et 14 du métro, et les villes concernées ; au total, **5 500 affiches** (cf. Annexe n°8) ont été installées.

### 2.2.3. Site Internet

Un site Internet dédié à la concertation ([www.desaturationdelaligne13.com](http://www.desaturationdelaligne13.com)) a été mis en place par le STIF ; il a reçu au total **14 699 visites** entre le 11 janvier et le 13 février 2010, dates de la concertation.

L'outil Internet a par ailleurs été placé au cœur du dispositif de concertation : les bannières web du projet ont été reprises sur les **sites Internet des collectivités et de la RATP**. Les **blogs des élus** concernés ont aussi diffusé l'annonce de la concertation, ainsi que les sites Internet des **comités d'usagers**.

## 2.3. S'informer

### 2.3.1. Dossier de concertation

Un **dossier de concertation** (cf. Annexe n° 8) a été élaboré par le STIF afin d'informer la population sur le projet. Avec 52 pages, ce dossier présentait l'opportunité et les caractéristiques du projet.

Au total, **6 500** exemplaires ont été mis à disposition des partenaires du projet, des communes et des communautés d'agglomérations, et distribués lors des réunions publiques et des rencontres voyageurs.

### 2.3.2. Dépliants

Les dépliants ont permis d'informer d'une manière synthétique sur le prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13.

Au total, **110 000** dépliants (cf. Annexe n° 8) ont été mis à disposition dans les mairies et auprès des agences de transporteurs de bus et de métro (RATP) et distribués directement aux usagers par tractage<sup>2</sup> du 5 au 8 janvier 2010 inclus, dans toutes les stations des deux branches de la ligne 13 (Saint-Denis et Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles) au nord de la station Saint Lazare.

Ces dépliants étaient également mis à disposition lors des réunions publiques et des rencontres voyageurs.

### 2.3.3. Réunions publiques

**Six réunions publiques** ont été organisées et ont fait l'objet d'une présentation du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à l'aide d'un diaporama projeté en séance et disponible sur le site Internet de la concertation. Avec les partenaires et les financeurs du projet, le STIF a également pu informer les participants à travers les échanges avec la salle et les réponses aux questions du public.

**Six panneaux d'exposition** résumant le projet et ses enjeux ont été installés dans les lieux où se sont déroulées les réunions, afin d'apporter un éclairage complémentaire au public.

Les participants ont également eu accès à travers ces réunions à l'ensemble des documents d'informations (dossier de concertation, dépliant, « paroles d'acteurs »).

### 2.3.4. Rencontres voyageurs

**Trois rencontres voyageurs** ont été organisées afin d'échanger directement avec les usagers dans les stations des lignes 13 et 14 du métro. L'équipe projet constituée du STIF et de la RATP était présente pour répondre aux questions des participants. Une exposition résumant le projet et ses enjeux a été installée lors de chaque rencontre pour informer le public

### 2.3.5. Site Internet

Enfin, les citoyens ont pu obtenir des informations sur le **site Internet** ([www.desaturationdelaligne13.com](http://www.desaturationdelaligne13.com)), où ils ont eu accès à :

- l'ensemble des documents d'informations : dossier, dépliant, affiches, panneaux d'expositions
- le diaporama présenté par le STIF en réunion publique
- les comptes rendus synthétiques des réunions publiques
- les quatorze « paroles d'acteurs », contributions écrites des acteurs qui l'ont souhaité (voir infra).

## 2.4. Echanger, contribuer

### 2.4.1. Paroles d'acteurs

Les acteurs clés du projet, mobilisés par le garant, ont eu la possibilité d'exprimer leurs points de vue dans des « **paroles d'acteurs** ». Ces documents de deux pages étaient mis à la disposition du public lors des réunions publiques et sur le site Internet.

Au total, **14 paroles d'acteurs** ont été publiées par :

- les collectivités : communes (Paris, 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris, 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris, Gennevilliers, Saint-Ouen, Stains, Saint-Denis) et communauté d'agglomération (Plaine Commune),
- les associations : l'Association des Usagers des Transports FNAUT-Ile de France, le comité des usagers ligne 13 d'Asnières-Gennevilliers, l'association de quartier déCLIC 17/18, l'association Petite Ceinture-Grand Paris,
- une chambre consulaire : la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP),

---

<sup>2</sup> Distribution en mains propres.

- une société d'économie mixte : la Société d'Économie Mixte d'Aménagement de la Ville de Paris (SEMAVIP).

#### 2.4.2. Réunions publiques

Tenant compte des échanges préalables avec les acteurs, et notamment avec les élus en Commission de Suivi, le STIF a élargi le dispositif de concertation initial pour organiser deux réunions supplémentaires, sur les communes accueillant le terminus actuel de chaque branche de la ligne 13, Gennevilliers et Saint-Denis.

**Six réunions publiques** ont ainsi été organisées au total.

En tribune, aux côtés du STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et maître d'ouvrage, se trouvait représenté l'ensemble des partenaires du projet (la Région Ile-de-France, la Mairie de Paris, les Conseils généraux de Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine, l'Etat et la RATP), ainsi que les élus des communes accueillant les réunions.

Les **réunions, animées par le garant de la concertation, Michel GAILLARD**, ont permis au public d'échanger avec la maîtrise d'ouvrage, les partenaires du projet et les élus, et de contribuer ainsi à la concertation.

Les six réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation ont duré environ trois heures et réuni entre 100 et 240 personnes chacune.

Le calendrier de ces réunions était le suivant :

- Le **11 janvier** 2010 : réunion publique à **Paris** (190 personnes),
- Le **19 janvier** 2010 : réunion à **Gennevilliers** (240 personnes),
- Le **1<sup>er</sup> février** 2010 : réunion à **Clichy-la-Garenne** (165 personnes),
- Le **3 février** 2010 : réunion à **Saint-Denis** (140 personnes),
- Le **9 février** 2010 : réunion à **Saint-Ouen** (100 personnes),
- Le **11 février** 2010 : réunion de clôture à **Paris** (205 personnes).

Les participants à la réunion publique qui le souhaitaient, ont pu poser une question par écrit. **74 fiches questions** (cf. Annexe n°12) ont été rédigées par les participants lors des réunions publiques et prises en compte, pour la plupart, par le garant, en séance :

- 30 fiches questions à Paris,
- 1 fiche questions à Gennevilliers,
- 6 fiches questions à Clichy-la-Garenne,
- 19 fiches questions à Saint-Denis,
- 8 fiches questions à Saint-Ouen,
- 10 fiches questions à Paris (réunion de clôture).

#### 2.4.3. Rencontres voyageurs

**Trois rencontres voyageurs** ont été organisées par le STIF avec l'appui de la RATP.

Ce **dispositif innovant** a permis d'aller à la rencontre des usagers, directement sur leur lieu de transports :

- Le **26 janvier 2010** à **Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles**, entre 16h et 20h
- Le **28 janvier 2010** à **Saint-Denis Université**, entre 16h et 20h
- Le **5 février 2010** à **Saint-Lazare**, entre 11h et 15h.

En plus d'une exposition présentant le projet, des représentants du STIF et de la RATP étaient présents pour répondre aux questions et écouter les remarques des participants. Ces derniers ont pu déposer des avis dans des urnes prévues à cet effet. **Au total, 180 avis ont été déposés et plus de 400 personnes ont participé.**

#### 2.4.4. Registres

**14 registres** (cf. Annexe n°14) étaient également accessibles dans les treize collectivités concernées (cf. liste dans le tableau ci-dessous).

**Au total, 246 avis ont été déposés** sur ces registres.

Leur répartition est la suivante :

| Villes et Communauté d'Agglomération      | Nombre d'avis déposés |
|---|-----------------------|
| Asnières-sur-Seine                        | 15                    |
| Paris 8 <sup>e</sup>                      | 1                     |
| Paris 9 <sup>e</sup>                      | 1                     |
| Paris 17 <sup>e</sup>                     | 141                   |
| Paris 18 <sup>e</sup>                     | 2                     |
| Gennevilliers                             | 11                    |
| Villeneuve-la-Garenne (2 registres)       | 7                     |
| Clichy-la-Garenne                         | 41                    |
| Saint-Denis                               | 0                     |
| L'Île-Saint-Denis                         | 0                     |
| Stains                                    | 2                     |
| Saint-Ouen                                | 17                    |
| Communauté d'agglomération Plaine Commune | 8                     |

#### 2.4.5. Site Internet

Le public avait également la possibilité de déposer des **avis sur le site Internet** (cf. Annexe n°11).

Ce dispositif a permis de recueillir un grand nombre d'avis : **au total, 691 avis ont été déposés** sur le site Internet entre le 11 janvier et le 13 février 2010.

#### 2.4.6. Permanences du garant

Michel GAILLARD, garant de la concertation, a tenu **six permanences** afin de rencontrer, au plus près de leur lieu de vie, les personnes intéressées par le projet et par les questions relatives à la concertation, et à des horaires différents des autres modalités mises en place, puisque ces permanences avaient lieu, principalement, le vendredi après-midi ou le samedi matin :

- Le **22 janvier 2010** à **Paris**, à la mairie du 17<sup>e</sup> arrondissement, de 16h à 19h30,
- Le **23 janvier 2010** à **Clichy-la-Garenne**, de 9h30 à 12h, à l'office du tourisme,
- Le **29 janvier 2010** à **Clichy-la-Garenne**, de 16h à 19h30, à la mairie annexe Victor Hugo,
- Le **5 février 2010** à **Saint-Ouen**, de 16h à 19h30, au centre administratif,
- Le **6 février 2010** à **Gennevilliers**, de 9h30 à 12h, en mairie,
- Le **12 février 2010** à **Saint-Denis**, de 16h00 à 19h30, en mairie.

#### 2.4.7. Contributions diverses

Des **contributions** collectives ou de particuliers (cf. Annexe n°13) ont été jointes à certains avis Internet et/ou développées en réunions publiques :

- Note d'étude de l'association des Résidents Porte d'Asnières,
- Contribution du groupe Châtillon Ecologie Solidaire,
- Contribution de Jacques BECKER,
- Contribution de Marc BRUNAUD,

- Contribution de Jean-M. TONDEUX,
- Propositions d'un groupe de « *citoyens usagers indépendants* » sur un projet alternatif.

#### 2.4.8. Implication des collectivités

En dehors de leurs interventions en réunions publiques ou à travers les paroles d'acteurs, certaines collectivités ont exprimé leur position sur le projet *via* des courriers adressés au STIF.

Le **conseil municipal de Gennevilliers**, en sa séance du 18 novembre 2009, a voté une **délibération** (cf. Annexe n°15) relative au projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14.

Par courrier adressé au STIF suite à la présentation des modalités de concertation, **Brigitte KUSTER, maire du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris** s'est prononcée « *en faveur d'un arrêt Cardinet* » (cf. Annexe n°8 – Avis des collectivités sur les modalités de concertation).

Par courrier adressé au STIF, **Sébastien PIETRASANTA, maire d'Asnières-sur-Seine** a manifesté son soutien au projet de prolongement de la ligne 14 tout en rappelant qu'il souhaitait que l'on poursuive les études sur le dédoublement de la ligne 13 « *pour assurer de façon pérenne la désaturation de celle-ci* ».

### 2.5. La perception de la démarche de concertation

#### 2.5.1. L'utilité de la concertation

❖ L'opportunité de la concertation

- **Certains perçoivent la concertation comme une mesure « *appréciable* » et signe de la volonté du maître d'ouvrage de traiter une situation devenue « *intolérable* ».**

Un usager, exprimant son mécontentement face aux problèmes de la ligne 13, se dit néanmoins « *heureux d'être concerté pour ce sujet* ». Un autre usager remercie la maîtrise d'ouvrage pour « *l'initiative d'information* ».

**Didier PAILLARD, maire de Saint-Denis**, espère que la concertation va amener des éléments de réponse à cet « *enfer de la ligne 13* ».

- **D'autres, à l'inverse, ont le sentiment que la concertation est factice car elle porte sur un projet « *bouclé* », « *décidé* ».**

Un participant estime que cette concertation ne sert qu'à « *éteindre le feu* » et la colère des usagers de la ligne 13, alors que, selon lui, « *il est trop tard* ».

L'utilité de la concertation est parfois remise en cause - « *à quoi sert cette concertation ?* » -, car certains participants jugent que « *tout est bouclé* », et qu'« *aucune alternative n'est possible* ».

Plusieurs participants dénoncent, en effet, un débat qu'ils estiment « *fermé* » et illustrent leur propos en renvoyant au titre même du dossier de concertation qui évoque la solution retenue - « *désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14* » - ; et qui constitue ainsi, pour eux, un « *dossier de finalisation* ».

Certains souhaitent que l'on fasse appel à des « *cabinets indépendants* » pour réaliser des « *études complémentaires* », voire une « *contre-expertise* » du projet proposé.

Les participants insatisfaits renvoient effectivement aux différentes solutions historiques qui ont été envisagées pour désaturer la ligne 13 (cf. page 48) et demandent une étude plus approfondie de celles-ci, afin qu'elles soient traitées de manière équivalente à la solution du prolongement de la ligne 14. Ainsi, un internaute estime que « *la consultation citoyenne aurait certainement été plus intéressante si plusieurs projets avaient été présentés avec pour chacun d'eux leurs impacts sur les trafics, les délais, contraintes techniques et coûts de réalisation* ». Bien que le garant, comme le

remarque un internaute, ait insisté sur le fait que « *rien n'est figé* », le participant considère que « *tous les documents, affiches, etc., font état du prolongement de la ligne 14, et ignorent les autres projets* ».

Le **Comité des usagers de la ligne 13 de la branche Saint-Denis** dénonce une « *pseudo-concertation* » car il estime le projet « *bouclé* », « *décidé* », alors même que des propositions émergent du débat.

**Le garant Michel GAILLARD** indique que, lors de ses permanences, a été abordée la question de la difficulté, pour le public, de se forger une opinion précise faute d'informations plus détaillées sur les données qui ont nourri les études et fondé la décision du maître d'ouvrage. Cela a pour conséquence, le sentiment qu'une seule solution au problème posé était présentée, les alternatives n'ayant pas fait l'objet d'approfondissements.

Michel GAILLARD a par ailleurs souligné à plusieurs reprises que la concertation se situe en amont de la décision du maître d'ouvrage et qu'à ce stade, le projet n'est pas décidé. Aussi, l'objectif de la concertation, a-t-il indiqué, n'est pas de rechercher le consensus en vue d'une décision mais d'échanger et d'informer en vue de prendre une décision.

❖ Les objectifs assignés à la concertation

- **Les participants se félicitent que l'avis des « riverains », des « utilisateurs du métro », des « vrais usagers » soit pris en compte ou espèrent qu'il le sera.**

Une participante se dit « *persuadée* » que les avis des usagers seront « *entendus* ».

Une autre se réjouit de cette phase de concertation et se dit « *persuadée que l'intérêt général l'emportera, et que les transports deviendront de plus en plus performants, confortables, sûrs...* ».

- **D'autres expriment des avis plus contrastés.**

Un participant regrette que la concertation n'ait pas eu lieu également lors du prolongement de la ligne 13 vers Asnières-Gennevilliers, qu'il estime être à la source du problème de saturation de la ligne 13.

Un autre « *espère sincèrement* » que « *cette concertation n'est pas seulement un moyen utilisé pour gagner du temps et faire patienter les utilisateurs de la ligne 13* ».

Un participant dit notamment qu'il a la « *nette impression [que] les usagers sont informés pour la forme mais qu'il n'est nullement tenu compte de leurs avis.* »

- **Les usagers de la ligne 13 insistent sur le fait que la concertation doit permettre d'aboutir à une amélioration de la situation à court et long terme.**

Un internaute propose que la Ville d'Asnières s'associe à la concertation et exprime son avis concernant les solutions pour désaturer la ligne 13. Il espère aussi que la concertation sera « *réelle* » et « *apportera les améliorations nécessaires demandées depuis des années par les usagers de la ligne 13* ».

Le **STIF** rappelle que 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.

Ainsi, la concertation doit permettre de présenter le projet et en particulier d'explicitier 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 du maître d'ouvrage.

## 2.5.2. La qualité de la concertation

**La qualité de la concertation est évaluée au regard des moyens d'information et d'expression mis en œuvre.**

### ❖ Qualité de l'information

- **Quelques participants ont commenté les moyens d'information mis à leur disposition durant la concertation.**

Un participant remercie les représentants du STIF et de la RATP pour les éléments de réponse qu'ils ont apportés en réunions publiques.

Un participant regrette en revanche « *l'illisibilité de la carte de l'itinéraire* ».

- **Certains estiment que l'information est défailante sur certains aspects du projet.**

Un participant regrette que la concertation n'aborde pas l'ensemble des sujets évoqués par la Commission nationale du débat public dans sa décision (cf. Annexe n°2), notamment la « *compatibilité* » du projet avec les projets Arc Express et du Grand Paris.

De plus, certains estiment que la concertation « *aurait gagné beaucoup en transparence* » si les différentes solutions avaient été présentées au même niveau d'information. En outre, les partisans de solutions alternatives (cf. page 46) regrettent que celles-ci n'aient pas été présentées et comparées de manière « *objective* » avec « *le projet actuel du STIF* ».

Un participant estime que « *la belle présentation visuelle* » effectuée en réunion publique sur le projet n'apporte pas l'ensemble des éléments nécessaires à la bonne compréhension du sujet par le public.

**François Lebel, Maire du 8<sup>e</sup> arrondissement de Paris**, se rapporte aux documents de la concertation pour exprimer son regret de ne voir mentionné aucun élément concernant le 8<sup>ème</sup> arrondissement parisien.

- **Le public est également en demande d'information sur la concertation, son cadre réglementaire, ses modalités, son objet.**

**Le garant Michel GAILLARD** indique que, lors de ses permanences, les participants ont dit souhaiter disposer de plus d'information sur la concertation, sa nature, son objet, son positionnement dans le temps du projet. Commission nationale du débat public (CNDP), concertation, enquête publique, maîtrise d'ouvrage, sont des termes qui nécessitent d'être explicités.

### ❖ Qualité des moyens d'expression

- **Le public remercie le maître d'ouvrage d'avoir mis à sa disposition divers moyens d'expression**

Un participant remercie l'ensemble des acteurs impliqués dans la phase de concertation ainsi que les organisateurs de celle-ci. Tout en notant sa perfectibilité, il lui reconnaît néanmoins « *le mérite d'exister* » et d'innover.

Un usager apprécie l'organisation de rencontres-voyageurs qu'il estime être « *une très bonne initiative* » pour « *recueillir l'avis des voyageurs* ».

- **Le déroulement des réunions publiques fait l'objet d'appréciations diverses**

Un participant dénonce ce qu'il estime être un déséquilibre entre le temps de parole accordé au maître d'ouvrage pour présenter son projet et celui consacré à l'expression du public. De même, un conducteur de métro RATP déplore que la répartition des temps de parole soit inégale et se dit

insatisfait du déroulement de la réunion. Un internaute propose, pour résoudre ce déséquilibre, « que le garant s'équipe d'un sablier » et qu' « il soit défini un temps maximum d'intervention ».

Cette critique de la répartition des temps de parole est également relayée par le **Comité des usagers de la ligne 13 de la branche Saint-Denis** qui estime que le déroulement de la réunion publique de Saint-Denis en particulier est « *extrêmement verrouillé* », car le public n'a pas beaucoup la parole selon lui.

**Le garant Michel GAILLARD** indique que, lors de ses permanences, le déroulement des réunions publiques a également été critiqué. Les participants estiment que les intervenants de la tribune ont bénéficié d'un temps de parole trop long, au détriment du temps nécessaire à la salle pour s'exprimer.

**Corinne VALLS, 3<sup>ème</sup> Vice-présidente du Conseil général de la Seine-Saint-Denis, en charge des Transports, des Déplacements et de la Voirie**, estime que c'est le droit de chacun de remettre en cause les méthodes de concertation. Cependant, elle insiste sur le fait qu' « *au moins, il y a un échange* ».

- **Le choix de l'emplacement des réunions publiques a fait l'objet de quelques remarques**

Un internaute s'interroge sur l'absence de réunion « *d'information* » dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris, alors que celui-ci est « *très concerné par les problèmes de la ligne 13* ».

**Gabriel MASSOU, conseiller régional et conseiller municipal de Villeneuve-la-Garenne**, regrette que la consultation n'ait pas été étendue aux communes voisines de celles traversées par la ligne 13 du métro.

❖ Le calendrier du projet et la concertation (*cf.* page 77)

- **Certains participants souhaitent que les périodes de consultation du public soient raccourcies afin d'accélérer la mise en œuvre du projet de prolongement de la ligne 14.**

Un participant propose ainsi de passer outre l'enquête publique.

- **D'autres souhaitent que celles-ci soient prolongées**

Ainsi, un participant propose de se « *donner rendez-vous* » dans un an afin de prolonger la phase de concertation dont la durée (un mois) est, selon lui, trop courte.

# SECONDE PARTIE

## Synthèse thématique des avis exprimés



## **1. METHODOLOGIE<sup>3</sup>**

En préliminaire, il paraît important de décrire la méthode et les sources qui ont guidé la rédaction de cette partie du bilan.

Le bilan est une analyse qualitative des différentes contributions au débat :

- prises de parole et fiches questions écrites en réunions publiques,
- avis déposés sur les registres en mairie,
- avis déposés dans les urnes lors des rencontres voyageurs,
- avis déposés sur le site internet,
- rapport des permanences du garant.

Cette partie du bilan retrace essentiellement les avis du public – plus de 1300 au total - et les répartit selon les grandes thématiques auxquels ils font référence.

Lorsque cela apparaît nécessaire les éléments de réponse fournis par la maîtrise d'ouvrage sont repris sous forme de texte orangé positionné dans un encadré, sachant que des réponses plus étayées se trouvent dans les comptes rendus de réunions publiques disponibles en Annexes.

La parole du public, elle, n'a pas été personnalisée.

## **2. LA SITUATION ACTUELLE ET FUTURE DE LA LIGNE 13**

### **2.1. Un constat partagé : une ligne saturée**

- **Le dialogue se fonde sur un constat largement partagé : la ligne 13 est saturée.**

Spontanément, internautes, participants aux réunions publiques et aux rencontres voyageurs, intervenants dans les registres, évoquent la saturation de la ligne : « *La ligne 13 est saturée ! Il y a trop de monde !* » ; « *La ligne 13 est trop engorgée, c'est une évidence* » ; « *La ligne 13 est complètement saturée* ».

Certains précisent les tronçons de la ligne qui sont particulièrement affectés : « *la 13 sur la branche Asnières est sursaturée* », « *la ligne 13, surtout sur le tronçon avoisinant la gare Saint-Lazare, est devenue la plus saturée du réseau* ».

**Annick LEPETIT, adjointe au maire de Paris chargée des déplacements, des transports et de l'espace public et députée de la 17<sup>ème</sup> circonscription de Paris**, souligne que les pouvoirs publics ont officiellement reconnu cette situation (la saturation de la ligne 13) avec la signature du Contrat de projets Etat Région 2007-2013 qui consacre des financements pour réaliser des études sur ce sujet.

- **Les usagers constatent que la saturation se ressent « à toute heure du jour et de la nuit ».**

Ainsi, une usagère constate que « *depuis plusieurs années, c'est l'heure de pointe tout le temps* ».

**Didier PAILLARD, maire de Saint-Denis**, déplore, lui aussi, la dégradation des conditions de transports de la ligne 13 depuis une dizaine d'années.

- **Ils ajoutent que le phénomène de saturation s'est accru au fil des années.**

Les usagers attirent l'attention sur le fait que « *la ligne 13 est saturée depuis très longtemps* » et ils ajoutent que la situation s'est aggravée au cours des dernières années. Une personne qui habite dans le quartier de La Fourche et qui emprunte la ligne 13 indique que la situation est « *de pire en pire* ». D'autres, habitants d'Asnières-sur-Seine depuis six ans, font le même constat.

<sup>3</sup> Cette méthodologie est également valable pour les appréciations portées sur la concertation et consignées dans la 1<sup>ère</sup> partie de ce bilan.

Troisième ligne la plus fréquentée du réseau de métro avec 600 000 utilisateurs quotidiens (après les lignes 1 et 4), le **STIF** indique que la ligne 13 est la plus saturée. En effet, son taux de charge est en moyenne égal à 100% à l'heure de pointe du matin sur le tronçon le plus chargé de la ligne (Place de Clichy à Saint-Lazare). Cet indicateur traduit des situations d'inconfort pour les usagers.

▪ **Le niveau de saturation de la ligne, lui, fait en revanche débat.**

S'il y a consensus sur le fait que la ligne 13 est saturée, le niveau de saturation, lui, fait l'objet de débats.

Les participants se fondent sur des sources divergentes pour évoquer une fréquentation à « *plus de 110% depuis le prolongement en direction d'Asnières* » voire « *120%* ». Un internaute évoque une saturation de l'ordre de « *six voyageurs par mètre carré* ». Certains soulignent de plus la croissance annuelle du trafic qui est évaluée à 3, voire 4%, soit, un taux de charge qui, dans dix ans, s'élèverait à 140%.

Certains usagers estiment que la « *fréquentation actuelle [de la ligne 13] est sous-évaluée, étant donné que de nombreux riverains sont obligés d'utiliser des moyens de transport alternatifs* ».

**Guy SCHMAUS, sénateur honoraire et conseiller municipal clichois** souligne que « *déjà, il y a quelques années, le taux de charge était estimée à 116%* » et que Roger KAROUTCHI, ancien Secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement, a indiqué, lui, un taux de charge actuel de la ligne 13 de l'ordre de 160%.

Le **STIF** indique, que sur la branche d'Asnières-Gennevilliers, en situation moyenne, le taux de charge est passé de 116% avant 2008 à moins de 100% en 2009.

Cette baisse du taux de charge résulte, d'une part, d'une augmentation du nombre de trains desservant l'ensemble de la ligne 13, ce qui a permis d'augmenter le nombre de rames sur la branche Asnières-Gennevilliers. D'autre part, elle résulte de la mise en place d'une desserte plus équilibrée entre les deux branches (cf. page 43).

Malgré tout, le STIF partage le constat des usagers quant à la saturation de la ligne et aux mauvaises conditions de transport.

## 2.2. Les témoignages sur les conditions de transport actuelles

Quelque soit le taux de charge, les usagers expriment leur « *ras-le-bol* » des conditions de transport dont ils souffrent au quotidien.

### 2.2.1. La pénibilité des conditions de transport

▪ **Les participants font part, en grand nombre, de la pénibilité des conditions de transport sur la ligne 13.**

Les termes sont clairs pour décrire cette situation devenue « *insupportable* ».

Les usagers évoquent des conditions de transport « *indignes* ». La situation est jugée « *invivable* », « *infernale* », « *inacceptable* », « *scandaleuse* », et se résume, selon les participants, à « *une véritable galère* », « *un véritable cauchemar* », « *un véritable supplice* », « *un vrai calvaire* ».

Certains perçoivent ainsi la ligne 13 comme une ligne « *dangereuse* » : « *inconfort* », « *bousculades* », « *agressions* », « *hurlements* », caractérisent les « *conditions détestables* » subies par les usagers.

Les usagers témoignent des « nombreux malaises » constatés sur la ligne et de « l'insécurité » qu'elle favorise : « la ligne est tellement saturée qu'on est tous collés les uns aux autres, ce qui facilite le pickpocket ».

Les élus des communes concernées par la ligne 13 rejoignent les participants sur cette description. Ainsi, **Didier PAILLARD, maire de Saint-Denis**, évoque la situation extrêmement préoccupante des conditions de transport sur la ligne 13 et de ses conséquences en termes de sécurité pour les usagers.

- **La promiscuité liée à la surcharge des rames de métro, en particulier aux heures de pointe, mais pas seulement, est largement commentée.**

Certains estiment être « traités comme du bétail », des « paquets transportés en wagons à bestiaux », ou se comparent à des « sardines en boîte ». Une habitante du quartier Brochant/La Fourche témoigne : elle souffre « tous les matins du surpeuplement ». Un internaute témoigne des annonces répétées de « voyageur malade » pour expliquer les retards de la ligne.

Les usagers se disent contraints à des temps d'attente longs liés, selon eux, à une faible fréquence des métros, et à la nécessité de laisser passer des rames qui, une fois arrivées à quai, sont surchargées : « à Saint-Lazare on ne peut pas monter dans un métro car ils sont toujours blindés ». On dénonce l'« impossibilité de monter dans les rames trop peuplées » : « pour rentrer dans la rame, cela tient presque de l'exploit », « on est obligé d'attendre plusieurs rames de métro avant de pouvoir espérer se faufiler à l'intérieur ! », il faut « laisser passer trois métros avant de pouvoir monter ».

Ainsi, « les arrêts prennent du temps, surtout en cas d'affluence, car il faut que les voyageurs descendent et montent », « cela retarde les trains, qui sont par conséquent moins fréquents » et c'est en somme un « cercle vicieux » qui fait que la ligne 13 est « impraticable », « inutilisable ».

- **Certains évoquent plus spécifiquement la saturation de certaines stations.**

Un usager de la station Guy Môquet indique qu'il « marche jusqu'à Place de Clichy », où la situation est plus supportable et lance ainsi un appel au nom de ceux qui « prennent le métro après La Fourche, [car] c'est l'enfer».

Plusieurs autres usagers témoignent également des conditions particulièrement douloureuses pour ceux qui empruntent la ligne au nord de la station La Fourche où « [ils] ne [peuvent] que [se] lamenter sur [leur] sort ». Un usager des lignes 13 et 14 estime que c'est la partie comprise entre les stations La Fourche et Saint-Lazare qui pose le plus de problèmes d'exploitation. Deux internautes pointent en particulier la station Place de Clichy « où le nombre d'usagers est plus important que la capacité d'accueil » et « où les bousculades sont trop fréquentes sur le quai ». Un autre souligne qu'à la station Brochant, « il est souvent impossible de monter dans la rame ».

Un internaute déclare que « la ligne est saturée dès les bouts de ligne, les terminus ».

Un internaute s'étonne qu'« on ne parle que du nord » de la ligne 13, alors que « la qualité du service constatée quotidiennement au départ et à l'arrivée de Châtillon » laisse aussi à désirer. Il demande ainsi à ce que l'on « veuille à traiter la ligne 13 et sa saturation dans son ensemble ».

- **Les usagers déplorent la faible fréquence de passage des rames, à laquelle s'ajoute le retard qu'accuse la ligne 13, en raison des difficultés d'exploitation.**

Ainsi, ils constatent sur la ligne, une « fréquence très faible en particulier le week-end », et déplorent des temps d'attente longs : « ce matin, encore, entre deux rames, il y avait sept minutes d'attente », en précisant les stations auxquelles « des fois, il faut attendre cinq à six minutes pour avoir un métro à Carrefour Pleyel en direction de Châtillon ».

De plus, cette ligne souffre d'irrégularité et les usagers soulignent qu'il n'y a « aucune fiabilité des délais ». Ainsi, selon un internaute, « le problème n'est pas tant la saturation de la ligne que son manque total de fiabilité ». Il s'étonne, avec d'autres, que ces incidents « arrivent aussi fréquemment et [qu'ils] prennent autant de temps à être résolus », à la différence d'autres lignes de métro : « il ne se passe pas un jour sans que cette ligne soit bloquée » ; « nous sommes soumis chaque matin et soir aux aléas des pannes à répétition » ; « 'avarie matériel' : de façon

*exceptionnelle, oui, mais de façon récurrente, non !* ». Un internaute insiste sur ce point en soulignant que « *le service est lamentable presque tous les jours* ». L'un d'eux suggère de faire des travaux pour résoudre cette situation.

Ils témoignent également de dysfonctionnements quotidiens en tous genres : « *tous les jours sur la ligne 13 il y a des incidents techniques, avec les pannes de signalisation* », « *à basilique Saint-Denis, le métro est marqué à quai (00 min en clignotant), alors qu'il arrive cinq minutes après* » ; un usager reprend quant à lui un message d'annonce qu'il entend régulièrement sur la branche Asnières-Gennevilliers : « *'un train en provenance de Saint Denis passe devant nous'* ».

Le **STIF** indique que le **trafic sur la ligne 13 a augmenté** au rythme moyen de 2% par an au cours des 10 dernières années et le trafic aux heures de pointe a évolué au rythme moyen de 1% par an sur la même période. Ainsi, cette croissance se répartit principalement au cours des heures creuses : elle est associée à une augmentation des déplacements effectués pour des motifs de loisirs... Au cours des heures de pointe, la croissance de la fréquentation pour les motifs domicile-travail et domicile-étude a été moindre, de l'ordre de 1% par an sur les 10 dernières années.

Pour répondre à cette croissance du trafic, les **renforts d'offre** sur la ligne 13 ont été mis en place aux heures de pointe mais aussi pendant les heures creuses (cf. page 43).

Le **STIF** indique que les **perturbations**, qui se produisent sur la ligne, génèrent un effet « *boule-de-neige* ». Alors que les conditions de transport sont déjà difficiles en situation normale, les perturbations conduisent à ce que moins de trains circulent. Il en résulte une sur-fréquentation des stations et des trains et des conditions de transport fortement dégradées.

Pour renforcer la **robustesse** de la ligne 13 et éviter que les perturbations ne dégradent son fonctionnement et les conditions de transport des usagers, un ensemble de mesures ont été mises en œuvre et sont programmées à court et moyen termes (cf. page 44, 66).

### 2.2.2. Les conséquences de cette pénibilité

- **Les conséquences sur les conditions de travail, de scolarité et de déplacements de manière plus générale font l'objet de nombreux témoignages.**

De nombreux usagers témoignent de leurs difficultés spécifiques liées à leur condition particulière d'usager : femmes enceintes, personnes avec enfants en bas-âge, personnes âgées, salariés, étudiants, touristes. De manière générale, la ligne 13 est dite « *très épuisante* ».

Un étudiant fait part de ses difficultés « *à rejoindre le centre de Paris* » le matin, « *en conséquence [de quoi, il] arrive en retard à l'école* ».

Les actifs sont particulièrement préoccupés par cette situation qui pénalise leurs conditions de travail, en raison de retards fréquents. Une personne travaillant à Saint-Denis et habitant du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris, indique que son temps de trajet, normalement de l'ordre de la demie heure, nécessite en réalité une heure, voire une heure quinze ; « *parfois, même, cela [lui] prend deux heures* » ; *il arrive également qu'elle « reste à Carrefour Pleyel sans train* ». Une personne travaillant à l'Hôpital Bichat témoigne des conditions de transports déplorables sur la ligne 13, qu'elle et ses patients subissent. Une autre travaillant chez l'Oréal, à la station Mairie de Clichy, indique que la situation est un « *enfer* » pour les salariés de cette entreprise contraints de s'informer mutuellement des fréquents dysfonctionnements de la ligne 13. Un patron d'entreprise à Clichy voit ses collaborateurs régulièrement retardés le matin, et fait part des remarques de ses clients, contrariés à l'idée d'emprunter la ligne 13. Un salarié explique qu'« *à [son] travail, les horaires ne sont pas flexibles et [qu'il] ne [peut] pas [se] permettre d'arriver avec une minute de retard* ». Ainsi, les retards répétés en raison de la ligne 13, ont entraîné « *des réductions de salaire de la part de [son] entreprise* ».

Le **Comité des usagers de la ligne 13 de la branche Saint-Denis** cite une étude publiée par *Technologia* mettant en relief le rapport qui existe entre le stress et la souffrance des salariés au travail et les conditions de transport en commun.

- **Ces « conditions déplorables » conduisent certains à délaisser la ligne 13 pour se reporter sur les autres lignes du réseau de transport en commun existant.**

Une usagère indique que « *les conditions de voyages sont telles que depuis plus d'un an, [elle fait] un détour matin et soir afin d'éviter la 13 maudite* » ; un internaute remarque qu'il « *fait tout pour éviter* » la ligne 13 : « *bus, marche à pied...* ». Ils sont ainsi plusieurs usagers à témoigner, comme elle, du fait qu'ils délaissent la ligne 13 pour un autre mode de transport.

D'autres déplorent au contraire n'avoir « *aucune solution de contournement depuis Saint-Lazare* ».

#### Les usagers délaissent la ligne 13 pour ...

##### ...le bus

Plusieurs participants indiquent qu'ils préfèrent emprunter le bus : un étudiant qui monte à la station Guy Môquet, une usagère qui habite à Brochant et qui est en correspondance avec les lignes 2, 3, ou 4, un usager qui effectue des trajets en rocade au nord de Paris (via le bus 255<sup>4</sup>). Une usagère explique en effet que lorsqu'elle emprunte le bus, son temps de trajet est équivalent mais ses conditions de transport plus satisfaisantes : « *je respire, les gens sont moins stressés* ».

##### ...la voiture individuelle

Un internaute indique que « *depuis plusieurs semaines [il] prend [sa] voiture* » et qu'il a « *gagné en confort* ».

##### ...la marche à pied

Un enseignant habitant le quartier des Epinettes souligne que, souvent, il doit « *marcher jusqu'à Saint-Lazare en l'absence de fonctionnement de la ligne 13* ».

Une usagère de longue date témoigne du fait que « *depuis quelques années, [elle] n'y arrive plus : [elle] sature et donc [fait] tout à pied* ».

- **Or, ce réseau de substitution, à commencer par les lignes de bus, peut lui aussi faire l'objet de dysfonctionnements.**

#### Le réseau de bus

Un usager explique pourquoi il a résilié son abonnement « Navigo ». Habitant de Clichy et travaillant dans le centre de Paris, il a délaissé la ligne 13 en raison des conditions évoquées ci-dessus, pour emprunter le bus 74<sup>5</sup>, qui, lui aussi, circule dans des conditions difficiles, avec une faible fréquence et des retards récurrents. Il compare ainsi les temps de trajet des différents modes de transports : « *par le bus 74 : 45 min à 1h30, par le métro 13 : 45 minutes à 1h30, par le train : 30 minutes à 2 heures (...), tout à pied : 45 minutes* ». Il a donc opté finalement pour la marche à pied, moyen plus contraignant mais plus fiable.

Un actif travaillant le week-end regrette que le bus 341<sup>6</sup> ne soit alors pas en service. Il indique par ailleurs que le bus périphérique « PC » est « *surchargé* » et que le bus 74 circule sur un trajet très court entre les deux branches de la ligne 13.

Un usager explique que le week-end, le temps d'attente est particulièrement long sur la ligne de bus qu'il emprunte (annoncé dans 25 min, le bus arrive finalement 45 min après), et la fréquence irrégulière (après avoir attendu 45 min, un autre bus suit 5 min derrière).

Un autre encore témoigne des difficultés de circulation du bus 81<sup>7</sup>, qui malgré « *l'extension des horaires et jours de fonctionnement – [qui est] une très bonne chose* », constate que « *le trafic entre Porte de Saint-Ouen et Place Clichy est tellement dense aux heures de pointe que le bus ne peut pas constituer une mesure de repli* ».

De même, un participant indique que, malgré les voies réservées qui ont été installées entre la station La Fourche et Place de Clichy, le bus 81 circule difficilement et que, par conséquent, le temps de trajet est allongé. Il s'indigne par ailleurs, avec d'autres participants, du fait que le bus effectue son terminus bien avant de s'arrêter à son dépôt (cf. page 39).

<sup>4</sup> Porte-de-Clignancourt-Stains-les-Prévoyants

<sup>5</sup> Clichy-Berges de Seine - Hôtel de Ville

<sup>6</sup> Mairie de Clichy-Landy-Martre - Porte de Clignancourt

<sup>7</sup> Porte de Saint-Ouen - Châtelet

Un usager qui se reporte sur le bus 255<sup>8</sup>, indique qu'il est « saturé le matin ». Sa fréquence de quinze minutes ne permet pas d'absorber l'important trafic qu'il connaît. Il précise que le soir, le bus n'est pas saturé, mais que « l'attente est parfois longue, ce qui décourage son usage ».

Enfin, un autre remarque que « la desserte de la ligne de bus 53<sup>9</sup> est plutôt déficitaire [et que] les stations Wagram-Malesherbes et Villiers [sont] lointaines ». Il ajoute que « les bus 94<sup>10</sup> et 53 ne sont pas assez nombreux » et que les « couloirs de bus jusqu'à Saint-Lazare » étant peu nombreux, cela aboutit à des « trajets trop longs et aléatoires ».

#### La ligne C du RER

Un usager évoque les conditions de transport sur le RER C et souligne notamment sa faible fréquence.

La ligne C du RER fait l'objet de demandes spécifiques. Ainsi, l'**Association des usagers de transports d'Ile-de-France (FNAUT)** demande à ce que la fréquence du passage du RER C soit ramenée à un RER toutes les cinq minutes.

Le **Comité d'usagers de la ligne 13 Asnières Genevilliers** explique que les problèmes rencontrés par la ligne C du RER sont liés à la situation en fourche de la ligne, à partir de la station Champs de Mars. Il propose une solution pour augmenter sa fréquence pour les trains provenant d'Ermont-Eaubonne, à savoir le débranchement/dédoublage de la ligne 13, ce qui permettra d'éviter d'« encombrer l'entonnoir ».

#### Autres

Un usager souligne qu'il ne peut prendre le Vélib' faute de vélos disponibles au départ ou faute de places libres, à l'arrivée.

Ce cumul de dysfonctionnements, à la fois sur la ligne 13 et sur le réseau « de substitution », incite les participants à un certain cynisme face à la politique d'encouragement en faveur des transports en commun : « on nous dit qu'il faut prendre les transports, quelle blague ! ».

Conscient de la nécessité de compléter les mesures d'amélioration mises en œuvre sur la ligne 13, le **STIF** a financé des renforts et une réorganisation des **lignes de bus** sur les territoires desservis par la ligne 13 (cf. page 39).

De plus, le **STIF** précise que des renforts d'offre sur la **ligne C du RER** ont été mis en œuvre et indique par ailleurs que le Schéma directeur de la ligne C, dont l'objectif est d'améliorer son fonctionnement, est en train d'être mis en œuvre.

- **La situation de la ligne 13 est également évoquée par certains comme motif de mobilité résidentielle.**

Ils expliquent que « des personnes choisissent de changer de quartier pour éviter cette ligne de métro » ; « je connais des gens qui n'en peuvent tellement plus qu'ils partent de Clichy » ; « nous envisageons de quitter le quartier » ; « la saturation de la ligne 13 amène les gens à déménager ».

- **Enfin, les usagers mettent en relation ces conditions de transport avec le tarif en vigueur.**

Un internaute refuse de « payer le même prix que les usagers de la ligne 14 ». Un autre constate que « le service ne s'améliore pas et pourtant les tarifs augmentent tous les ans ». Un autre encore indique qu'il « paie un abonnement pour prendre les transports en commun chaque jour », mais que, paradoxalement, cela est source de « soucis supplémentaires ». Il exprime ainsi sa difficulté à payer un service qui ne lui est « pas rendu ou juste à moitié » et espère vivement « la privatisation et l'obligation du service ». Un participant analyse la situation en indiquant qu'« elle pénalise les habitants, les usagers en général et le territoire du nord de Paris tout entier ». Or, précise-t-il, les tarifs ne sont pas adaptés aux « conditions de fonctionnement de ce (soi disant) service public. ».

<sup>8</sup> Porte de Clignancourt - Stains-Les Prévoyants

<sup>9</sup> Pont de Levallois - Opéra

<sup>10</sup> Levallois Louison Bobet - Gare Montparnasse

### 2.2.3. La forte attente d'une amélioration de la ligne 13

- **Les participants soulignent que « l'urgence à agir » se fait d'autant plus sentir que des engagements ont été pris dans ce sens.**

Un conducteur de métro RATP et délégué syndical CGT, affirme que depuis 1993, la RATP a promis l'amélioration prochaine du fonctionnement de la ligne 13 ; ce qui ne s'est pas produit, selon lui.

- **Les élus mettent l'accent sur le fait que, si un besoin urgent d'amélioration se fait sentir, on peut constater que des efforts sont désormais mis en œuvre dans ce sens.**

**Annick LEPETIT, adjointe au maire de Paris chargée des déplacements, des transports et de l'espace public, députée de la 17<sup>ème</sup> circonscription de Paris** souligne, qu'en tant qu'usagère de la ligne 13 à la station Guy Môquet, elle partage les difficultés dont les participants témoignent.

Elle entend le problème de l'urgence à résoudre la situation et rappelle à ce propos qu'un Comité de ligne présidé par Jean BRAFMAN<sup>11</sup>, a été créé en vue de travailler en lien avec la RATP sur le quotidien de la ligne.

**Corinne VALLS, 3<sup>ème</sup> Vice-présidente du Conseil général de la Seine-Saint-Denis, en charge des Transports, des Déplacements et de la Voirie** souligne que les élus et le STIF sont tout à fait conscients de la difficulté des conditions de transport sur la ligne 13 et de son impact sur les conditions de travail. Elle ajoute que « pendant dix, vingt ans rien n'a été fait », alors que, depuis sa régionalisation en 2004, le STIF s'efforce de « rattraper le retard » pour que les usagers voyagent dans de meilleures conditions.

## 2.3. Les causes de la saturation de la ligne 13

- **Les participants cherchent à identifier l'origine du problème de la saturation de la ligne 13.**

### 2.3.1. L'exploitation en fourche

- **La fourche est perçue comme l'une des causes des difficultés de la ligne 13**

Les usagers s'accordent à dire que la configuration en fourche est « la source originelle » des problèmes rencontrés sur la ligne 13 : selon eux, « tout le monde est d'accord sur le diagnostic depuis longtemps ».

Ainsi, pour certains, « l'exploitation en fourche pose problème depuis le prolongement à Pleyel en 1952 » ; « le principal problème rencontré par la ligne 13 (selon l'avis de la plupart des usagers) est l'embranchement à la station La Fourche entre les deux directions nord de la 13 ».

Un internaute s'appuie sur le dossier de concertation pour affirmer que « c'est la configuration en fourche de la ligne 13 qui est à l'origine des conditions de transport difficiles pour les usagers ».

En outre, cela explique la faible fréquence « [des] rames [qui] se font encore plus rares puisqu'il y a deux directions, Saint-Denis et Asnières, ce qui augmente encore le temps d'attente » ; « la circulation alternée de deux [métros en direction de] Saint-Denis pour un [métro en direction d'] Asnières, pénalise les usagers de cette portion Asnières en diminuant le nombre de rames ».

Un participant explique que cela « limite (...) la possibilité d'augmenter la capacité de chaque branche », c'est-à-dire, d'accroître le nombre de métros, et donc, la fréquence.

Pour **Patrice LECLERC, conseiller général des Hauts-de-Seine**, les dysfonctionnements de la ligne 13 sont dus à la présence de la fourche. Il explique que le système OURAGAN fonctionne moins bien dans une telle configuration.

<sup>11</sup> Vice-président du Conseil régional et Président de la Commission Démocratisation du STIF lors de la Concertation préalable.

Le **STIF** indique que les renforts d'offre et la desserte plus équilibrée entre les branches de la ligne 13 (cf. page 43), la perspective de mise en service du système OURAGAN (cf. page 42) et la plus grande robustesse qu'apportera l'ensemble des mesures d'exploitation permettront de **mieux répondre à la fréquentation de la ligne 13**.

Mais ces mesures ne permettront pas de répondre à long terme à l'évolution du trafic sur la ligne 13. D'autres solutions plus lourdes devront être envisagées.

### 2.3.2. Les prolongements réalisés de la ligne 13 et le développement des territoires concernés

- **Certains estiment que les prolongements successifs de la ligne 13 au nord ont contribué à aggraver sa saturation.**

Certains relient la dégradation de la ligne 13 au prolongement de la branche ouest de Gabriel Péri à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles, en 2008.

Ainsi, selon un internaute, la situation sur la ligne 13 « est un véritable enfer, qui a empiré avec la mise en service des stations supplémentaires sur la destination d'Asnières ».

Un internaute fait ainsi remarquer qu'avec ses deux branches, « la ligne 13 est la plus longue du réseau parisien avec 24,3 kilomètres ».

- **D'autant que, selon les participants, les nouveaux territoires desservis à chaque extrémité des branches sont en fort développement**

Un participant estime que « le problème vient surtout de la sur-fréquentation des métros au nord de la 13 » et moins de La Fourche qui « n'est pas un problème absolu », évoquant à ce titre l'exemple de la ligne 7 qui « n'est pas saturée ».

Un autre explique que le fonctionnement d'une ligne de métro dépend de la densité du secteur qu'elle traverse. Il souligne ainsi le rôle stratégique de la ligne 13 qui met en relation des quartiers d'affaires (Saint Lazare, Champs Elysées Clémenceau, Montparnasse) et des bassins de population.

La saturation de la ligne 13 est également renforcée du fait que la ligne, avec ses deux branches, dessert « un bassin de population deux fois plus grand ».

Un internaute estime que la saturation de la ligne 13 est liée à « l'important développement économique de certains secteurs desservis ». Un autre pense que cela « expliquerait une augmentation constante de sa fréquentation ». Selon un participant, ce processus est à l'œuvre « depuis une dizaine d'années ».

Un autre regrette que « la RATP et le Syndicat des transports parisiens n'ont pas engagé une prospective sérieuse [alors que] le territoire desservi par la ligne 13 (la région de Saint-Denis) était en pleine explosion démographique et en reconversion économique ». Selon lui, « cette saturation exemplaire et prévisible qui est de plus en plus insupportable, [aurait pu être] évitée ».

**Didier PAILLARD, maire de Saint-Denis**, déplore la dégradation des conditions de transports de la ligne 13 depuis une dizaine d'années, période pendant laquelle le trafic de la ligne a très fortement augmenté, accompagnant le développement accéléré du territoire.

Le **STIF** rappelle qu'un renfort d'offre et une desserte plus équilibrée des branches de la ligne 13 (cf. page 43) ont été mis en œuvre avec le prolongement la branche Asnières-Gennevilliers aux Courtilles pour transporter les nouveaux utilisateurs. Cette évolution a permis de ramener le taux de charge de la branche Asnières-Gennevilliers à l'heure de pointe la plus chargée de 116% avant 2008 à moins de 100% aujourd'hui.

### 2.3.3. Les autres projets de transport en commun et la ligne 13.

Un participant estime que le « *retard sur le prolongement de la ligne 14 et Eole* » est à « *l'origine des conditions de transports inhumaines dont souffrent quotidiennement les usagers de la ligne 13* ».

Quelques participants estiment que l'ensemble des projets de transport en commun, parmi lesquels sont le plus souvent cités le prolongement de la ligne de tramway T1 à l'ouest (vers la station Asnières-Gennevilliers), la création d'une nouvelle ligne de tramway (Tram'Y ou T-8) entre Saint-Denis, Epinay et Villetaneuse et la création d'une nouvelle ligne de tramway entre Saint-Denis et Sarcelles (T-5)..., et l'éventuel prolongement de la ligne 13 au nord, ne va pas contribuer à désaturer la ligne 13. Au contraire, ils la rechargeront.

**Dominique CARRE, conseiller délégué aux transports à la Communauté d'agglomération Plaine Commune**, se félicite que le futur prolongement acté du Tram'Y jusqu'à Paris permette de créer une alternative à la ligne 13 dans la desserte des quartiers du sud de la communauté d'agglomération.

Le **STIF** indique que le **maillage de projets de transport du territoire avec la ligne 13** peut améliorer la situation de la ligne. Ainsi le prolongement de la ligne de tramway T-3 contribue à la désaturation de la ligne 13. De même, la création d'Arc Express désaturera la ligne 13 de 12% supplémentaires (cf. page 54).

### 2.3.4. La question de prolonger la ligne 13 à Stains et Gennevilliers

- **Plusieurs participants se prononcent en faveur du prolongement de la ligne 13, à Gennevilliers sur la branche Asnières, et à Stains sur la branche Saint-Denis.**

#### Prolongement de la branche Asnières-Gennevilliers

Un participant assure que « *le prolongement de la ligne 13 de la branche d'Asnières vers Le Port de Gennevilliers n'apporterait que peu de trafic supplémentaire* », faisant remarquer que les « *salariés travaillant au port de Gennevilliers transitent déjà par la station Les Courtilles* ».

Rappelant que « *les quartiers d'Orgemont situés au-delà de la Seine, sur les communes d'Argenteuil, de Saint Gratien et Epinay-sur-Seine constituent une forte zone d'habitat* », un participant estime que « *le prolongement de la ligne 13 apporterait une forte amélioration* » de la desserte des habitants de ces quartiers. Par ailleurs, il considère que ce même projet « *permettrait de casser la barrière constituée par la Seine dans ce secteur* », mais aussi « *d'améliorer les correspondances des voyageurs en provenance du nord de la ligne C du RER* ». Enfin, selon l'internaute, « *une correspondance pourrait être envisagée avec la Tangentielle Nord* ».

Le **Comité des usagers de la ligne 13 de la branche Saint-Denis** demande le prolongement de la ligne 13 jusqu'à Gennevilliers.

**Gabriel MASSOU, conseiller régional et conseiller municipal de Villeneuve-la-Garenne**, estime que la revendication d'un prolongement de la ligne 13 du métro jusqu'au Port de Gennevilliers est toujours d'actualité.

#### Prolongement de la branche Saint-Denis

Plusieurs participants favorables au prolongement jusqu'à Stains arguent du fait que cela permettrait une correspondance avec la Tangentielle Nord.

Un participant associe à sa proposition pour désaturer la ligne 13 (le débranchement/dédoublage de la ligne 13, cf. page 48) le « *prolongement [de la ligne 13] à Stains, afin d'assurer une correspondance avec la Tangentielle Nord* ». Un internaute estime également que la météorisation de la ligne 13 permettrait de prolonger la ligne 13 de Saint-Denis à Stains.

Un autre participant estime qu'il faut « *absolument* » prolonger la ligne 13 à Stains, pour désaturer Saint-Lazare.

Le **Comité des Usagers de la ligne 13 Asnières, Gennevilliers, Clichy**, partisan de la solution de météorisation de la ligne 13, estime que pour contribuer réellement au développement du territoire, il faudrait que la ligne 13 soit prolongée jusqu'au Port de Gennevilliers et à Stains.

Selon un internaute, la Tangentielle Nord peut également permettre une désaturation de la ligne 13, étant donné qu'elle est censée désaturer les lignes du RER en les maillant.

**Michel BEAUMALE, maire de Stains**, estime que les Stanois attendent depuis quarante ans l'arrivée du métro dans leur commune. Il indique que la municipalité a gelé des terrains depuis trente ans afin d'accueillir cette infrastructure. L' élu demande au STIF de réaliser une étude sérieuse sur l'impact d'un prolongement de la ligne 13 vers Stains sur le trafic de la ligne. Selon lui, une telle étude, qui démontrerait que le prolongement jusqu'à Stains aggrave la saturation de la ligne 13, n'a jamais été produite. Il rappelle que le prolongement de la ligne 13 en direction de Stains trouve aussi sa légitimité avec l'arrivée prochaine de la Tangentielle Nord sur le territoire de la commune. Selon l' élu, la Tangentielle Nord participerait en effet à la désaturation de la ligne 13.

**Dominique CARRE, conseiller délégué aux transports Communauté d'agglomération Plaine Commune**, indique que la Communauté d'agglomération continue de soutenir le prolongement de la ligne 13 jusqu'à Stains.

Le **STIF** souligne l'intérêt que présentent les **prolongements de la ligne 13** du point de vue du maillage (avec la Tangentielle Nord à **Stains**) et de la desserte des territoires (**Stains** et **Port de Gennevilliers**). Toutefois, ces prolongements sont de nature à accroître la fréquentation de la ligne 13.

Ainsi, les prévisions de trafic ont mis en évidence que le prolongement à **Stains renforcerait la saturation** de la ligne 13. En effet, ce prolongement entraînerait une croissance de 600 passagers à l'heure de pointe la plus chargée, portant le nombre total de voyageurs à transporter à plus de 23 000 pour une capacité de transport de 22 700.

Aussi, avant d'envisager le prolongement de la ligne 13 à Stains, la priorité est d'engager de manière pérenne la désaturation de la ligne 13.

## 2.4. Les propositions pour améliorer à court et moyen termes la situation de la ligne 13

De manière générale, les éléments suivants peuvent être retenus :

- **Les usagers expriment une attente forte quant à l'amélioration de la situation sur la ligne 13 avant 2017**, date de mise en service du prolongement de la ligne 14.

Nombreux sont ceux qui soulignent l'urgence d'une intervention pour remédier à la situation actuelle de la ligne 13 : « *il est impératif de trouver, maintenant, des solutions car il y a vraiment urgence* ».

La date de mise en service du prolongement de la ligne 14 paraît « *trop lointaine* ». Les participants insistent ainsi sur le fait qu'au-delà des projets mis en œuvre pour désaturer la ligne 13 à moyen/long terme, « *des actions immédiates semblent vitales* » pour « *tenir jusqu'en 2017* » ; « *il faut réagir et vite* », « *il faut faire bouger les choses très rapidement* ».

Un participant propose que l'on informe les usagers, par voie d'affichage, de l'avancement de ce plan d'actions avec un tableau de bord présentant les indicateurs de performance de la ligne, « *comme le fait la SNCF, par exemple* ».

- **Certains ont le sentiment que l'on se « *préoccupe* » seulement maintenant de leur situation et font part de leur mécontentement.**

**Le Comité des usagers de la ligne 13 de la branche Saint Denis** s'inquiète de la situation des usagers jusqu'en 2017 et regrette que rien n'ait avancé depuis de nombreuses années, malgré de nombreuses études.

**Mathieu HANOTIN, Vice-président du Conseil général de Seine-Saint-Denis**, estime nécessaire de trouver des solutions de court terme.

**Paul PLANQUE, adjoint au maire de Saint-Ouen en charge de l'urbanisme**, se déclare favorable au prolongement de la ligne 14 mais insiste sur le fait que d'autres solutions doivent être trouvées en urgence.

- **Les usagers proposent une série de solutions, présentées ci-dessous, pour améliorer la situation sur la ligne 13 à court terme.**
- **D'autres estiment au contraire que les solutions de court terme ne suffisent pas et qu'il faut, à court terme, une solution d'envergure.**

L'**association « Ensemble pour la ligne 13 »** estime que les solutions pour soulager la ligne 13 à court terme sont quelque peu « légères ». Un participant estime quant à lui que « les bricolages » sur la ligne 13 ne feront rien, et qu'il faut un plan d'envergure.

Le **STIF** indique que ces mesures portent sur :

- les renforts d'offre et la desserte plus équilibrée des branches de la ligne 13 (cf. page 43) ;
- la rénovation des rames, l'accompagnement de la montée descente par des agents d'accompagnement, l'information aux voyageurs, l'installation de portes-palières, la mise en place du système OURAGAN (cf. page 42) ;
- les mesures d'exploitation (nouveau poste de commande centralisé, retournement automatique des trains à Chatillon-Montrouge, augmentation de l'effectif des conducteurs, reconfiguration de la maintenance...) (cf. pages 44-45) ;
- les mesures de renfort et de réorganisation des lignes de bus (cf. page 39).

Les **mesures de court et moyen termes** mises en œuvre pour améliorer le fonctionnement de la ligne 13 et les conditions de transport des usagers représentent 300 millions d'euros.

Le **STIF** indique toutefois qu'une solution pérenne et complémentaire aux mesures de court et moyen termes devra être mise en œuvre.

#### 2.4.1. Le renforcement de l'offre de bus

Pour plusieurs participants, il paraît évident qu'il faut « *tout simplement plus de métro et plus de bus* » ; « *il [leur] paraît impératif (...) d'augmenter l'offre de bus* ».

- **Les usagers proposent d'intervenir sur le réseau de bus afin d'offrir une alternative à la ligne 13 et de la désaturer.**
- **Plusieurs suggèrent d'améliorer l'existant, c'est-à-dire, le fonctionnement des lignes de bus actuelles** (augmentation de la fréquence, voies réservées,...).

Le renforcement des lignes de bus apparaît « *indispensable* » pour « *tenir jusqu'en 2017* ».

Les usagers proposent de « *densifier les lignes de bus existantes* » et invoquent le faible coût de ces mesures : « *les investissements à réaliser ne devraient pas être pharaoniques* ».

Plusieurs participants proposent d'augmenter ainsi la fréquence de passage des bus, certains suggèrent également la mise en place de voies réservées à leur circulation.

Un participant suggère de « *créer des couloirs (début de l'Avenue Péri à Saint-Ouen pour le 81 et rue Charles Schmidt)* » et, en raison du stationnement anarchique de véhicules constaté par les usagers, de renforcer la surveillance de ces derniers afin de « *fluidifier* » le trafic.

Un internaute propose de « *faciliter la circulation des bus 94 et ligne 95 qui assurent une liaison Saint-Lazare à Montparnasse en augmentant la fréquence du 94 sur ce tronçon [et d'] assurer une*

voie de bus en site propre sur [leurs] itinéraires ». Il suggère également de « *communiquer dans le métro station Saint-Lazare cette double possibilité d'emprunter le 94 et le 95* ».

Un participant demande si les couloirs de bus des avenues Porte de Saint-Ouen et Porte de Clichy peuvent constituer une solution pour fluidifier le trafic.

Un internaute réclame « *un bus 341 le weekend* », un autre « *un doublement de la fréquence à l'heure de pointe du matin* » pour le bus 255, un autre encore l'augmentation de la fréquence des bus 74, 54 et 341.

Certains suggèrent que les lignes de bus soient renforcées en cas de dysfonctionnements sur la ligne 13 : « *la ligne 81 n'était jamais renforcée (1 bus toutes les 15 minutes pendant les dysfonctionnements de fin 2009)* » ; « *quand il y a un problème sur la ligne 13, il devrait y avoir plus de bus en renfort* ». Ainsi, pour « *tenir jusqu'en 2017* », « *il faudrait envisager une multiplication des bus 54, 74 et 81 qui ont un trajet commun avec une partie de la 13* » ; il faut mettre en place un « *plan d'urgence* » en cas de difficulté. Un autre évoque la possibilité « *de prévoir des navettes ou plus de bus sur les zones desservies par la 13 au nord de La Fourche afin de soulager le métro* ».

Selon certains, ce renforcement devrait être constant : « *la ligne 13 devrait être doublée, sur toute sa longueur par une ligne de bus à haute fréquence* ».

**Jacqueline ROUILLON, maire de Saint-Ouen**, indique qu'une ligne de bus en surface le long de l'avenue Gabriel Péri doit être créée afin de soulager la ligne 13 et que la théorie de la RATP selon laquelle on ne peut « doubler » une ligne de métro existante n'est plus valable dans une telle situation. Elle souligne par ailleurs que la Ville a également fait des efforts pour mettre en place une ligne de bus issue d'un partenariat avec la RATP (Le Donien).

- **Parmi eux, quelques uns mettent l'accent sur des mesures complémentaires à mettre en œuvre sur le réseau de bus existant.**

Ainsi, un internaute évoque des mesures tarifaires et s'interroge sur la possibilité « *de passer le bus 54 (terminus Gabriel Péri) en zone 2, comme c'est le cas pour le métro* ».

Par ailleurs, l'**Association des Paralysés de France** demande l'amélioration des conditions de transport pour les personnes à mobilité réduite (PMR), y compris dans les bus.

- **Plusieurs usagers suggèrent quant à eux de prolonger certaines lignes de bus<sup>12</sup>.**

#### Les lignes 66 et 85

Un participant propose de prolonger la ligne de bus 85 « *qui a son terminus à Mairie de Saint-Ouen* », « *jusqu'à Saint-Denis* ». Selon lui, cela pourrait permettre aux usagers de choisir entre le métro et le bus, et donc de soulager la fréquentation sur cette branche de la ligne 13.

Une participante estime que le prolongement des lignes 66 et 85 du réseau de bus vers le quartier des Docks de Saint-Ouen concourrait également au « *désenclavement de [la] banlieue* ».

L'**association AXO** estime que la ligne de bus 66 devrait continuer au-delà de son terminus actuel, car « *la vie ne s'arrête pas au périphérique* ».

#### La ligne 81

Les usagers et la **Confédération nationale du Logement (CNL) de Saint-Ouen** déplorent le fait que le bus 81 « *tourne à vide à la mairie de Saint-Ouen* » car il effectue son terminus à la Porte de Saint-Ouen, alors que son dépôt se trouve plus loin, à Pleyel. Un internaute trouve cette situation emblématique d'une conception de la capitale encastrée dans ses « *limites du XIXe siècle* ».

---

<sup>12</sup> Terminus des lignes :

66 : Clichy-Victor-Hugo – Opéra

85 : Mairie-de-Saint-Ouen – Luxembourg

81 : Porte-de-Saint-Ouen - Châtelet

95 : Porte de Vanves – Porte de Montmartre

255 : Porte-de-Clignancourt – Stains-les-Prévoyants

Les usagers suggèrent donc de le prolonger jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen, voient même jusqu'à Saint-Denis ou Carrefour Pleyel.

L'un d'entre eux propose de « *faire circuler des véhicules de plus grande capacité avec plus de fréquence* ».

#### La ligne de bus 95

Un internaute propose le prolongement de la ligne 95.

#### La ligne de bus 255

Un internaute propose de renforcer le bus 255 qui rejoint le Carrefour Pleyel depuis la Porte de Clignancourt.

#### ▪ **Enfin, certains participants proposent la création de lignes de bus** (navettes,...).

Un usager réclame, comme mesure de court terme pour « *tenir jusqu'en 2017* », « *la mise en place de navettes de bus en site propre* ».

Un internaute propose de « *créer une ligne de bus Saint-Lazare, Place Clichy à Carrefour Pleyel, Saint-Denis Université* » car, explique-t-il, « *récupérer la ligne 4 et attendre le départ du bus 255 est vraiment trop long* ».

Un internaute demande « *la réalisation du réseau principal de bus 'Mobilien' dans les meilleurs délais* ».

L'**Association des usagers de transports (FNAUT Ile-de-France)** propose notamment le renforcement des lignes de bus 173, 174, 274 du réseau Mobilien.

L'**Association des Usagers de Transport (FNAUT Ile-de-France)** propose la création d'une navette de bus entre la Place de Clichy et les Portes de Clichy et Saint-Ouen.

Le **STIF** confirme l'importance de **réorganiser et de renforcer le réseau de bus pour contribuer à la désaturation de la ligne 13**. En effet, le réseau de bus offre une alternative à l'utilisation de la ligne 13 et permet aux usagers d'utiliser, d'autres lignes de métro, RER et Transilien.

Dans cet objectif, le **STIF** a financé les **mesures suivantes**, mise en œuvre par la RATP.

- L'augmentation de l'offre porte sur 7 lignes de bus dans Paris et en proche couronne (notamment Clichy-la-Garenne, Asnières-sur-Seine et Gennevilliers), suivant des itinéraires parallèles à la ligne 13.
- La réorganisation des itinéraires de 7 autres lignes de bus, notamment sur le secteur de Plaine commune, permet de se rabattre vers d'autres lignes de métro (ligne 4) ou de RER (lignes B et D) ou encore de réaliser des déplacements en rocade dans Paris ou en proche couronne.

Enfin, le **STIF** estime que la question du renfort du réseau de bus avant le prolongement est importante dans le territoire desservi par les lignes 13 et 14. Le STIF indique qu'une évaluation des mesures déjà mises en œuvre sera réalisée et que des mesures complémentaires seront prises en conséquence le cas échéant.

### 2.4.2. Le système OURAGAN

#### ▪ **Le système OURAGAN est particulièrement attendu.**

Un internaute souligne que, concernant la ligne 13, il a « *entendu beaucoup de promesses non suivies d'effet* ».

En outre, le système OURAGAN, destiné à améliorer la fréquence du métro, tarde à venir et suscite le mécontentement des usagers : « *le système OURAGAN aurait du être opérationnel depuis 2007* ».

Un conducteur de métro RATP et délégué syndical CGT souligne également que la rénovation des rames et l'installation du système OURAGAN ont pris du retard.

Un participant estime en revanche que ce système est insuffisant « *tout ça pour gagner 10 secondes !* ».

**Annick LEPETIT, adjointe au Maire de Paris et députée de la 17<sup>e</sup> circonscription de Paris**, soulève le fait que le système OURAGAN, n'est toujours pas mis en place, et que cela a renforcé les problèmes de saturation de la ligne 13.

**La RATP** rappelle que OURAGAN est un système d'exploitation qui permet d'augmenter l'offre de transport pour mieux répondre à la fréquentation de la ligne : il permettra de faire circuler 40 trains en heure de pointe sur le tronçon central de la ligne 13 (Châtillon à La Fourche) par sens, contre 38 au maximum aujourd'hui. En effet, ce système permet de rapprocher un train de la rame précédente. Ainsi, OURAGAN permet de réduire le temps d'attente entre les rames et de faire circuler davantage de rames.

La **RATP** reconnaît que la mise en service du système OURAGAN a été retardée, en raison d'un défaut de viabilité et de niveau de sécurité pour le fonctionnement de la ligne 13. Toutefois, la mise en service de ce système OURAGAN est estimée à l'horizon 2011- 2012.

### 2.4.3. La mise en place des portes palières

- **Les usagers font part du sentiment de sécurité que procurent les portes palières**, « *les portes palières nous sécuriseront du métro* ».

Plusieurs usagers mettent en avant l'argument de la « *sécurité* ». Ils expliquent que les portes palières sont « *indispensables* » car elles permettraient de réduire le nombre d'incidents et d'accidents sur la ligne.

Une certaine impatience est manifestée : « *les portes palières, ça traîne* ».

- **D'autres sont plus nuancés à l'égard de cette mesure qu'ils jugent plus ou moins efficace.**

Certains craignent que les portes palières ne soient à l'origine de « *malaises* » chez les voyageurs. Un usager refuse ainsi la mise en place de portes palières car il perçoit cette mesure comme une façon de contenir les voyageurs sur les quais, et trouve cette initiative « *lamentable* ».

Un usager de Gennevilliers estime que l'installation de portes palières sur l'ensemble de la ligne est une forme de reconnaissance de l'insuffisance du prolongement de la ligne 14 puisqu'elle nécessite des mesures complémentaires (étant entendu que ces portes palières ne pourront bien évidemment pas, selon lui, être installées avant 2017).

**Le STIF** indique que les **portes palières** sont installées pour sécuriser l'attente des passagers sur les quais, limiter les incidents et aider à mieux maîtriser le temps de stationnement des rames en station. Elles contribuent ainsi à maintenir la sécurité des usagers lorsqu'ils sont nombreux à attendre sur les quais et un bon niveau de régularité des rames.

- **Usagers et élus regrettent que les portes palières aient été installées provisoirement sur la ligne 13, au profit, selon eux, de la ligne 1 du métro.**

Certains déplorent le fait que les portes palières ont été mises en place pendant un temps - « *il y a quelques temps des portes palières avaient été installées sur la ligne 13 à Saint-Lazare et Invalides* » - pour être retirées par la suite.

Nombreux sont ceux qui font part de leur amertume face à la mise en place des portes palières sur la ligne 1, au détriment, selon eux, de leur mise en place sur la ligne 13.

**Annick LEPETIT, adjointe au maire de Paris et députée de la 17<sup>ème</sup> circonscription de Paris**, partage le sentiment des usagers qui estiment que la ligne 13 n'a pas été prioritaire et regrette que les portes palières aient été installées sur la ligne 1 et non sur la ligne 13.

**Pascale LE NEOUANNIC, conseillère régionale**, déclare que, selon elle, la RATP était opposée à l'installation de portes palières sur la ligne 13 : la régie aurait expérimenté l'installation sur la ligne 13 afin d'équiper les stations de la ligne 1, en cours d'automatisation.

La **RATP** explique que trois stations de la ligne 13 ont été équipées de porte-palières (Saint-Lazare, Invalides et Châtillon-Montrouge), afin de comparer la performance de dispositifs proposés par trois constructeurs différents. C'est pourquoi après la période de test, elles ont été retirées. Pour Châtillon-Montrouge, l'installation des porte-palières au terminus sud de la ligne (à Châtillon-Montrouge) est nécessaire pour le retournement automatique des trains mis en place à ce terminus (cf. page 41).

La **RATP** confirme que la ligne 1 du métro est en cours d'automatisation. Dans ce cadre, l'installation de porte-palières est en cours. Le choix de la ligne 1 s'explique par la très forte fréquentation de cette ligne. Ensuite, elle présente des infrastructures et des stations dont la configuration facilite l'installation de porte-palières. Enfin, l'automatisation permet le renouvellement d'équipements devenus obsolètes.

▪ **Usagers et élus militent en faveur de leur installation sur l'ensemble de la ligne 13.**

Certains usagers demandent leur installation dans certaines stations en particulier : Place de Clichy, Guy Môquet, Brochant, Mairie de Clichy...

Plusieurs, dont un conducteur RATP et **l'Association des Usagers de Transports de Plaine Commune**, estiment qu'une installation partielle des portes palières ne sera pas efficace en termes de sécurité et que seule une installation intégrale, sur l'ensemble de la ligne, produira les effets escomptés. Les usagers demandent le même traitement que sur la ligne 1, où les portes palières ont été installées sur l'ensemble de la ligne.

**Annick LEPETIT, adjointe au maire de Paris et députée de la 17ème circonscription de Paris** estime également que la mise en place des portes palières sur 12 stations de la ligne 13 représente un progrès mais que cela est insuffisant. Elle souhaite, en effet, que les portes palières soient installées sur l'ensemble des stations de la ligne et pense que des solutions de financement doivent être trouvées comme cela a été le cas pour la ligne 1 du métro. Ainsi, elle indique qu'elle restera particulièrement vigilante sur ce point et que la mobilisation des usagers doit se poursuivre. **Anne-Laure PEREZ, conseillère municipale de Gennevilliers, déléguée aux services publics** regrette que la RATP ait décidé de ne pas installer de portes palières dans les stations de la branche Asnières-Gennevilliers.

Pour ce qui est engagé, la **RATP** rappelle que les porte-palières seront installées sur les quais de **dix stations du tronçon central** (Montparnasse-Bienvenue à Saint-Lazare) et de deux **stations de la branche Saint-Denis** (stations Basilique de Saint-Denis et Saint-Denis Porte de Paris). Les porte-palières sont en cours d'installation à la station Miromesnil. L'ensemble des 12 stations sera équipé à l'horizon 2010-2011.

Ce choix s'explique par la nécessité de disposer d'un système permettant de limiter sur un tronçon continu les intrusions sur les voies. De plus, les stations concernées ont été choisies en fonction de leur fréquentation, de l'occurrence et de l'importance des incidents observés à l'origine de la perturbation de circulation des rames.

Le **STIF** indique qu'il prend en compte les remarques faites lors de la concertation et qu'il demandera à la RATP d'étudier l'installation de portes-palières sur l'ensemble de la ligne 13.

#### 2.4.4. Le renouvellement et la rénovation des rames

▪ **Les usagers notent les mesures qui ont été mises en œuvre pour améliorer les rames de la ligne 13.**

Un usager se dit satisfait des nouvelles rames de la ligne 13 qui comportent moins de places assises et où il est plus rare de s'y retrouver « *agglutinés* ».

Deux autres estiment, à l'inverse, que les nouvelles rames sont « *inadaptées* », [car] *les places assises sont mal disposées* », « *trop larges* » et « *les strapontins une fois repliés prennent trop de place* ».

Un autre encore exprime son mécontentement face aux délais de rénovation des rames « *entamée en 2007, [elle] devait être achevée pour fin 2009* ».

- **Les usagers proposent la mise en service d'un nouveau parc de rames de métro pour qu'elles puissent accueillir plus de voyageurs.**

Ils s'appuient sur des exemples d'autres lignes de transport en commun (sur les lignes 1, 2, 14 du métro parisien, sur les lignes de métro à Londres, sur une ligne de tramway à Montpellier,...) pour mettre en avant la faisabilité de ces mesures.

Les propositions des participants pour rénover les rames de la ligne 13 sont multiples :

- réduire le nombre de places assises afin d'augmenter la capacité des rames - selon un internaute, cela permettrait d'accueillir 50% de voyageurs en plus - « *au minimum* », il faut supprimer les strapontins. Un usager propose de « *mettre des barres au plafond des rames* ». Un internaute suggère de réhabiliter les anciennes rames par « *le démontage d'une banquette sur deux* ».
- créer des « *ouvertures de portes plus larges, qui permettraient un échange facilité* ».
- allonger les rames car, selon un internaute, elles « *ne couvrent pas toute la longueur des stations* ».
- mettre en place des rames avec un seul wagon continu
- mettre en service ces nouvelles rames aux heures de pointe, ou bien, alterner une rame sur deux de ce type.

Certains déplorent au contraire le fait que la rénovation des rames implique une diminution des places assises.

La **RATP** indique que la **rénovation et le réaménagement des rames** permet d'augmenter la capacité de transport et ainsi de transporter davantage d'utilisateurs. Au moment où la concertation s'est tenue, la moitié des rames de la ligne 13 avait fait l'objet de rénovation.

#### 2.4.5. L'augmentation de la fréquence

- **Les usagers souhaitent que le temps d'attente soit diminué entre chaque métro.**

Les usagers déplorent la faible fréquence des trains sur la ligne 13, à la fois sur le tronç commun (évalué par certains à deux/trois minutes) et sur chaque branche (évalué par certains de quatre à six minutes).

Un usager constate que, sur la branche en direction de Saint-Denis, la fréquence est de sept/huit minutes en heures creuses et s'élève parfois à vingt minutes. Un participant s'étonne du fait que le passage du métro est moins fréquent sur la ligne le mardi matin (il évoque dix minutes d'attente).

Un usager demande en premier lieu que l'on respecte la fréquence de six minutes entre les métros sur les deux branches de la ligne 13.

Un usager propose de répartir différemment le nombre de trains sur chaque branche avec deux trains en direction de Saint-Denis pour un train en direction de Gennevilliers.

Les usagers estiment que la ligne n'est pas exploitée à sa fréquence maximale.

- **Pour augmenter la fréquence, certains proposent d'accroître le nombre de rames.**

Certains usagers estiment qu'il faut augmenter le nombre des rames sur les branches Asnières Gennevilliers et Saint-Denis mais aussi sur le tronç commun.

Un usager pense que la branche en direction de Saint-Denis est la plus chargée et propose d'ajouter une rame supplémentaire, car « *il y a souvent de la place sur le quai* ».

Quelques uns proposent que le nombre de rames soit augmenté en particulier aux heures de pointe.

Un internaute s'interroge sur la possibilité d'adapter le nombre de rames au nombre de voyageurs.

Certains citent en exemple les lignes 1, 4, 7 et 9, sur lesquelles la fréquence est, selon eux, deux fois plus élevée.

Le **STIF** rappelle qu'il a financé plusieurs augmentations de l'offre sur la ligne 13 en 2006 et 2008.

- Ainsi, davantage de trains circulent aux heures de pointe, en heures creuses et le soir sur la ligne 13.
- A l'heure de pointe, en moyenne, 38 rames circulent par sens sur le tronçon central (Châtillon-Montrouge à La Fourche) de la ligne 13. Ainsi, le temps d'attente entre deux rames est réduit à 1 minute 35 secondes. Cette fréquence est la plus importante de tout le réseau de métro à l'heure de pointe.
- De plus, une desserte équilibrée entre les deux branches a été mise en œuvre, suite au prolongement de la branche d'Asnières-Gennevilliers mis en service en 2008. Ainsi, un train vers Asnières-Gennevilliers, le suivant vers Saint-Denis, le suivant vers Asnières-Gennevilliers, un train vers Saint-Denis... (au lieu d'un train pour Asnières-Gennevilliers, deux trains pour Saint-Denis, un train pour Asnières-Gennevilliers, deux trains pour Saint-Denis...).

La **RATP** indique qu'il ne sera pas possible d'ajouter des rames supplémentaires sur la ligne 13 – le maximum sera atteint lors de la mise en service du système OURAGAN.

#### 2.4.6. La tarification

- **Les participants proposent la modification de la tarification afin de désaturer la ligne 13.**

Ainsi, plusieurs solutions sont suggérées telles que :

- intégrer les gares d'Asnières ou de Saint-Denis desservies par les trains de banlieue, les RER ou les bus et soumises au tarif de zone 3, en zone tarifaire 2, afin de dissuader les voyageurs d'emprunter le métro (la ligne 13),
- limiter l'accès aux transports en commun en fixant, par abonnement, un seuil d'utilisation du réseau. Ce dispositif ne serait pas appliqué aux personnes à mobilité réduite (dont les personnes âgées, femmes enceintes,...),
- mettre en place « *une tarification unique en phase avec le bassin de vie des habitants et salariés* » telle que la Communauté d'agglomération Plaine Commune l'a demandé,
- pratiquer un tarif spécial pour les usagers de la ligne 13.

Ainsi, **Michel BOURGAIN, maire de l'Ile-Saint-Denis** soulève cette question pour la gare de Saint-Denis, classée actuellement en zone 3.

Le **STIF** indique qu'il mène actuellement des réflexions sur l'évolution **de la tarification** en Ile-de-France.

#### 2.4.7. L'amélioration des stations

- **Les usagers émettent différentes propositions relatives à la configuration des quais des stations.**

Un usager propose l'allongement des quais des stations.

Un autre propose de disposer d'un quai de chaque côté de la rame de métro, afin que « *les sortants descendent d'un côté pendant que les entrants montent de l'autre côté* ».

Plusieurs usagers souhaitent l'amélioration des conditions d'accès et de cheminements des usagers dans les stations Basilique de Saint-Denis et Saint-Denis Porte de Paris.

**Michel BOURGAIN, maire de l'Ile-Saint-Denis**, souhaite notamment le réaménagement de la gare de Saint-Denis.

Le **STIF** indique que certaines **stations** de la ligne 13 ne sont plus adaptées à l'importance des flux. Il est donc nécessaire d'étudier l'aménagement de certaines stations et leurs accès. Ainsi, le **STIF** prend en compte les remarques de la concertation et demande à la RATP que soient examinées les conditions d'accès pour certaines stations existantes de la ligne 13, à savoir Saint-Denis Basilique, Gabriel Péri...

#### 2.4.8. Les autres mesures évoquées

- **Les autres mesures prévues ou déjà mises en place font également l'objet de remarques de la part des usagers.**

Un internaute indique que, « depuis la mise en place des nouveaux systèmes (retournement automatique, information lumineuse souvent défectueuse ou erronée, absence de cinéma sur les rames, bleu ou jaune!) », il n'a « guère constaté d'amélioration ». Plusieurs participants déplorent notamment le manque d'informations de la part de la RATP sur les problèmes techniques.

Un autre souligne, à l'inverse, « les changements [qui ont été] apportés à cette ligne de métro tels que de nouvelles rames spacieuses, des régulateurs aux stations, des nouvelles signalétiques ».

- **Les agents d'accompagnement de la RATP**

Un usager remarque que « la présence d'agents de la RATP aux heures de pointe », est « moyennement efficace » mais qu'elle est « indispensable pour fermer correctement les portes ».

Un internaute estime qu'il est désagréable pour les usagers de « se faire pousser par les 'gilets orange' à Saint-Lazare et Place Clichy ».

Un autre requiert leur présence également le matin.

La **RATP** rappelle que la mise en place de mesures de court et moyen termes (complémentaires à celles présentées ci-dessus) a pour objectif d'améliorer le fonctionnement de la ligne 13.

- Les agents d'accompagnement facilitent la montée et à la descente des passagers, ce qui contribue à améliorer la sécurité des voyageurs et la régularité des trains.
- Quarante agents supplémentaires ont été recrutés pour l'optimisation de l'entretien des trains et des équipes de manutention dédiées à la ligne 13 ont été mises en place pour des interventions rapides en cas d'incident
- Plus que vingt-sept conducteurs supplémentaires ont été mobilisés pour la ligne 13.
- Le retournement automatique des rames de métro a été mis en place au terminus de Châtillon-Montrouge.

Le retournement permet de diminuer le temps nécessaire à la manœuvre de retournement des trains à leur arrivée comme à leur départ. Cette mesure accompagne ainsi les renforts d'offre sur la ligne 13 (cf. page 43).

- **Le vélo**

Un internaute propose de créer des pistes cyclables le long du trajet de la ligne 13 et d'implanter des stations de type Vélib'.

- **Autres**

Les participants proposent enfin diverses mesures de court terme permettant de contribuer à la désaturation de la ligne 13 :

- créer une passerelle piétonne, au dessus des voies de chemin de fer, entre la gare RER située à la Plaine Saint-Denis et le secteur Carrefour Pleyel, solution peu onéreuse et viable selon un participant ;
- « *procéder à Invalides au retour des rames vers Saint-Denis et Gennevilliers aux heures de pointe* » ;
- rénover le matériel défectueux, comme les panneaux de signalisation.

L'association AXO suggère la réutilisation de la ligne de chemin de fer qui traverse les Docks en créant une liaison Saint-Ouen/Villetaneuse/Gare du Nord, ou de Saint-Ouen à Eole Evangile.

Le STIF indique que les **projets complémentaires** évoqués en concertation – création d'une passerelle à la station Carrefour Pleyel, mise en place d'une navette fluviale – présentent un intérêt dans la mesure où ces projets offrent une alternative à l'utilisation de la ligne 13. Toutefois, les prévisions de trafic ont mis en évidence que leur **contribution à la désaturation de la ligne 13 reste modérée**.

### **3. LES SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR DESATURER LA LIGNE 13**

- **De nombreux participants proposent des solutions alternatives pour désaturer la ligne 13.**
- **Ces solutions sont perçues, pour la plupart d'entre eux, comme « complémentaires » au projet de prolongement de la ligne 14, qui est soutenu par une grande majorité de participants.**

Ainsi, plusieurs se déclarent favorables au projet de prolongement de la ligne 14 en vue de désaturer la ligne 13 mais demandent, pour compléter le dispositif, des solutions « complémentaires ».

Ces derniers estiment que ce sont « **plusieurs solutions et non une seule** » qui permettront de « **désaturer durablement la ligne 13** ». Par exemple, le débranchement de la ligne 13 et le prolongement de la ligne 4 sont proposés ensemble, comme solution complémentaire au prolongement de la ligne 14. Le projet de métro de rocade Arc Express est proposé également avec le prolongement de la ligne 4 comme complément au prolongement de la ligne 14.

Le **Comité d'usagers de la ligne 13 Saint-Denis** estime également que de nombreux projets doivent être mis en œuvre pour « *attraper le retard* ».

- **Certains élus sont également d'avis qu'il faut engager plusieurs projets complémentaires pour obtenir une désaturation durable de la ligne 13.**

**Annick LEPETIT, adjointe au maire de Paris, chargée des déplacements, des transports et de l'espace public, députée du 17<sup>e</sup> arrondissement,** défend l'opportunité du prolongement de la ligne 14 mais insiste sur le fait qu'il n'existe aucun projet qui, à lui seul, pourrait désaturer la ligne 13.

Annick LEPETIT invite donc à une réflexion sur le long terme. Aussi, elle précise que le projet de prolongement de la ligne 14 ne constitue par l'unique solution mais que les projets sont priorisés en fonction des besoins.

La **municipalité de Saint-Ouen** demande, « *en complément du prolongement de la ligne 14* :

- *le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Carrefour Pleyel,*
- *le [débranchement]/dédoublage de la ligne 13,*
- *le prolongement du tramway T3 jusqu'à la Porte d'Asnières,*
- *la liaison fluviale entre Saint-Denis et la Défense* ».

**Didier PAILLARD, maire de Saint-Denis,** rappelle que la ville de Saint-Denis ne cherche pas à opposer les projets et se déclare tout à fait favorable au prolongement de la ligne 14. La municipalité estime cependant que ce prolongement nécessaire n'est pas suffisant pour désaturer

la ligne 13. Il se prononce ainsi en faveur du débranchement de la ligne 13 et du prolongement de la ligne 14 afin de prolonger la ligne 13 en direction de Stains.

**Michel BEAUMALE, maire de Stains**, se dit preneur du prolongement de la ligne 14 présenté par le STIF. Il estime cependant qu'il ne faut pas renoncer au débranchement de la ligne 13, seule solution durable pour désaturer cette dernière.

- **Les solutions alternatives et/ou complémentaires proposées sont les suivantes :**

Plusieurs participants prônent **le débranchement de la ligne 13**, sans systématiquement préciser l'antenne qui devrait être « débranchée ».

Certains ajoutent à cette proposition une solution qui consiste à « **météoriser** » la branche qui serait « débranchée » ; c'est-à-dire à prolonger la ligne 14 dans cette branche, en adaptant les stations de la ligne 13 aux caractéristiques de la ligne 14.

Les participants proposent différentes variantes de météorisation de la ligne 13 en précisant laquelle des deux branches seraient météorisées et à partir de quelle station de la ligne 13 ou jusqu'à quelle station (Carrefour Pleyel).

Certains proposent également comme solution complémentaire **le prolongement de la ligne 4** jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, voire au delà.

Enfin, les participants évoquent une **série de solutions** en plus comme l'automatisation de la ligne 13, la mise en service de lignes de tramways,...

Le **STIF** rappelle que les **études** relatives à la désaturation de la ligne 13 ont été approfondies après la **régionalisation du STIF en 2006**.

Poursuivant l'étude relative à la météorisation de la ligne 13 de 2006, l'**étude NOPC** livrée en 2008 a permis d'étudier et de **comparer différents projets de transport** : débranchement et météorisation de la ligne 13, prolongement de la ligne 4 à Saint-Ouen et création d'une ligne de métro de rocade.

Certains projets (ligne 4 et métro de rocade) ne sont pas aussi efficaces en termes de désaturation de la ligne 13 que le prolongement de la ligne 14. De plus, d'autres projets (débranchement et météorisation) ne présentent pas autant d'avantages que le prolongement de la ligne 14, en matière d'exploitation de la ligne 13 pendant les travaux, de desserte du territoire et de maillage du réseau de transport en commun.

Aussi, le prolongement de la ligne 14 a été retenu et a fait l'objet d'un Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) qui a été adopté par le Conseil du STIF en 2009. C'est sur cette base que la concertation préalable a été élaborée.

### 3.1. Le débranchement ou dédoublement de la ligne 13

En préambule, un retour sur les termes employés pendant la concertation est nécessaire. En effet, deux grandes catégories d'expressions ont été utilisées pour qualifier les solutions alternatives dont le principe général consiste à supprimer la configuration en fourche et à créer une nouvelle ligne indépendante pour l'antenne qui serait autonomisée.

Le STIF et la RATP utilisent le terme « **débranchement** », qui renvoie à la nature des travaux à réaliser pour autonomiser une des deux antennes de la ligne 13.

Certains participants de la concertation utilisent le terme « **dédoublement** », qui met l'accent sur l'augmentation de la capacité de transport liée à la création de deux lignes indépendantes.

### 3.1.1. La suppression de la configuration en fourche et la création de deux lignes indépendantes

- **Certains proposent le débranchement/dédoublage et la création d'une ligne 13 « bis », d'autres, évoquent plutôt le dédoublement de la ligne 13 comme solution « indispensable » et jugée « la plus efficace ».**

Les participants estiment qu'il faudrait créer une ligne 13 bis, sans distinguer forcément laquelle des deux branches serait « débranchée », c'est-à-dire celle qui serait la ligne 13 bis.

Ils estiment que « *la seule désaturation efficace* » consiste à dédoubler la ligne 13. Un participant présente ainsi le dédoublement de la ligne 13 comme « *la seule solution* » alors que la solution proposée par le STIF serait « *un immense gâchis* ».

Un participant estime que « *le dédoublement de la ligne 13 a plus de sens et est plus en accord avec les objectifs de transport dans cette zone* », en faisant référence au secteur en développement situé autour des deux branches de la ligne 13 et du tracé de prolongement de la ligne 14 dans Paris.

Un internaute s'interroge sur les raisons pour lesquelles, « *parmi les différentes solutions envisagées pour remédier au problème, (...) celle qui permet de réduire le plus significativement le problème de saturation* » n'a pas été retenue.

Un autre estime qu'« *en réalisant cette opération, les lignes 13, 12 et 4 seraient fortement déchargées* », ce qui « *autoriserait à prolonger ces lignes sans craindre leur saturation* ».

Le **Comité d'usagers de la ligne 13 Saint-Denis** insiste sur le fait que le débranchement/dédoublage de la ligne 13 est « *incontournable* ».

**Didier PAILLARD, maire de Saint-Denis** estime que la solution du débranchement/dédoublage de la ligne 13 est la solution la plus efficace, mais qu'en l'absence de décision politique, elle n'a pu être mise en œuvre.

**Guy SCHMAUS, sénateur honoraire et conseiller municipal clicheois** affirme ne pas être opposé au projet de prolongement de la ligne 14. Il souligne néanmoins que le débranchement/dédoublage de la ligne 13 constitue la priorité car cette ligne est devenue « *invivable* ». Il estime que les transports en commun, éléments structurants pour le territoire, doivent être anticipés et refuse une politique de « *rattrapage* ».

- **Les partisans de la solution du débranchement/dédoublage font part de leur incompréhension face à ce qu'ils perçoivent comme l'« abandon » d'une solution « historique » et estiment que celle-ci aurait dû être réalisée depuis longtemps.**

Ils soulignent que le débranchement est proposé depuis « *plus de quinze ans* » voire « *plus de trente ans* » pour d'autres. Ils se disent ainsi surpris de la présentation d'un nouveau dossier et d'une nouvelle solution.

Un participant dit ne pas comprendre la raison pour laquelle le projet de débranchement de la ligne 13, promis par le passé, est présenté comme une « *mauvaise idée* » alors même que le moment de sa concrétisation approchait.

Un participant estime que « *le dédoublement des branches Asnières Gennevilliers et Saint-Denis aurait dû se faire il y a vingt ans, lorsque l'on a décidé de prolonger le métro en banlieue* ».

Le **Comité des Usagers de la Ligne 13** rappelle que le comité mène un « *combat fatigant* » depuis une dizaine d'années en faveur du débranchement/dédoublage de la ligne 13.

**Guy SCHMAUS, sénateur honoraire et conseiller municipal clicheois**, indique que Christian BLANC, ancien Président - Directeur général de la RATP, aurait reconnu, dans un courrier qui lui

était adressé le 5 juin 1990, que le débranchement constituait la bonne solution et préconisait une exploitation en deux lignes distinctes.

Le **STIF** reconnaît que le prolongement de la ligne 14 est une **solution innovante** qui peut surprendre, dans la mesure où elle ne porte pas sur la ligne 13 à proprement parler et que le débranchement de la ligne 13 est une des solutions historiques.

- **En effet, ils disent soutenir une solution de « bon sens » qui agit sur « la source du problème actuel ».**

Les participants trouvent « *irrationnel de conserver la ligne 13 dans sa configuration actuelle avec deux branches* », « *deux lignes distinctes* ». Ils estiment que, sans le débranchement, le problème de saturation de la ligne ne sera jamais résolu.

Selon eux, « *la seule solution d'avenir* » consiste à « *débrancher l'une des branches* » car ceci permettrait non seulement « *d'améliorer l'exploitation de la ligne 13 qui deviendrait une ligne 'simple' sans fourche* », mais aussi d'accroître la fréquence de la ligne 13 principale et donc, d'augmenter sa capacité.

De plus, certains estiment que le débranchement permet « *de futures prolongations* » de ces nouvelles lignes créées.

Cette solution aurait pour mérite, selon un conducteur RATP de la ligne 13, de résoudre le problème lié à la fourche, qui oblige à une moindre fréquence des trains (divisée par deux) sur chaque branche. C'est la situation « *en entonnoir* » ainsi créée qui explique l'« *engorgement* » actuel de la ligne.

**Mathieu HANOTIN, Vice-président du Conseil général de Seine-Saint-Denis**, souhaite que soit étudié le débranchement à La Fourche, solution qui pourrait présenter une durée de travaux plus courte.

- **Pour nombreux participants, la solution du débranchement/dédoublage de la ligne 13 est prioritaire et doit être menée avant le prolongement de la ligne 14.**

Les participants estiment qu'« *il faut débrancher la ligne avant de penser à tout autre prolongement* », que ce soit le prolongement de la ligne 14 ou les éventuels prolongements de la ligne 13.

Certains craignent en effet que la réalisation du prolongement de la ligne 14 une fois engagée soit un « *prétexte pour ne plus rien faire sur la ligne 13 dans le futur* ».

Un participant attire l'attention sur les aspects financiers du projet et argue que « *jamais le débranchement de la ligne 13 ne se fera dans la foulée de ce prolongement* » de la ligne 14 et que, par ailleurs, « *la création du projet Arc Express au nord-est sera rendu plus compliqué* ».

Le **comité des usagers de la ligne 13** souligne que les deux solutions de débranchement – i.e. débranchement avec ou sans météorisation de la ligne 13 – ont les faveurs du comité pour désaturer durablement la ligne 13.

**Roger GUERIN, conseiller municipal de Saint-Ouen** insiste sur la nécessité du débranchement et de la création d'une ligne « *autonome* » pour supprimer l'effet de fourche.

**Jacques BOURGOIN, maire de Gennevilliers** rappelle que la ligne 13 est arrivée à Gennevilliers au début des années 1980. Pour lui, « *ça fait trente ans qu'on prend du retard* ». Il estime qu'il ne faut pas perdre de temps et lancer les études sur le débranchement/dédoublage concomitamment à la poursuite de celles sur le prolongement de la ligne 14.

- **Certains estiment que le débranchement/dédoublage doit être réalisé en complément du prolongement de la ligne 14.**

« *En plus du prolongement de la ligne 14, je propose dès maintenant le dédoublement de la ligne 13 à partir de Saint Lazare* » ; « *la solution la plus efficace réside dans un double effort* ».

- **D'autres, estiment que le débranchement/dédoublage est une solution « délicate » car elle implique le « sacrifice » d'une des deux lignes.**

Ainsi, l'**association Ensemble pour la ligne 13** explique que si le débranchement était décidé, elle refuserait de se situer sur la partie de la ligne 13 qui serait débranchée.

Si le **STIF** reconnaît l'efficacité du débranchement de la ligne 13 en termes de désaturation, toutefois, il rappelle ce qu'il implique pour les usagers de la ligne 13 (cf. page 54).

D'abord, le débranchement de la ligne 13 pénalise les 40 000 à 60 000 voyageurs par jour de l'antenne débranchée, contraints d'emprunter une **correspondance** forcée à Saint-Lazare pour continuer leur déplacement sur la ligne 13. Or, une correspondance est vécue comme pénalisant pour les usagers : il importe donc de la traiter de manière à être la plus confortable possible.

Insérer une station supplémentaire et aménager des correspondances courtes et confortables avec les autres lignes du pôle transport de Saint-Lazare est complexe, en raison de l'encombrement du sous-sol. Aussi, la qualité d'une correspondance courte et confortable ne peut être garantie à ce stade des études.

A contrario, les correspondances proposées dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 14 sont courtes et confortables, ce qui est de nature à inciter l'usager de la ligne 13 à effectuer volontairement une correspondance vers la ligne 14 au motif de son attractivité (cf. page 62).

Ensuite, le débranchement de la ligne 13, dès lors qu'il n'est pas couplé avec un prolongement, ne permet ni de **desservir de nouveaux territoires** ni de renforcer le **maillage avec le réseau de transport régional**, contrairement au prolongement de la ligne 14 (qui se maille avec la ligne 13 et la ligne C du RER).

Enfin, le **coût** du débranchement de la ligne 13 (640 à 860 M€) est situé dans une épure comparable à celle du prolongement de la ligne 14 (890 M€ en valeur 01-2007). Le **décalage** de mise en service du débranchement de la ligne 13 n'est pas plus rapide que celle du prolongement de la ligne 14.

### 3.1.2. Les travaux de débranchement/dédoublage

- **Selon les participants, l'importance des travaux de débranchement/dédoublage n'est pas un argument recevable pour écarter cette solution.**

**Un conducteur RATP de la ligne 13** s'insurge contre l'argument portant sur la durée des travaux liés au débranchement qui est, selon lui, destiné à « *faire peur* » alors que l'amélioration de la ligne 13 est réclamée depuis vingt ans.

- **Les participants estiment que, non seulement, ces travaux ne seraient pas si colossaux, mais de plus, qu'ils pourraient aisément être acceptés par les usagers.**

Un internaute souligne que « *dédoubler une ligne de métro sans interrompre le trafic est un chantier important et difficile* » mais que « *ce chantier n'est toutefois pas impossible* ». « *Par le passé, deux chantiers similaires ont déjà eu lieu à Gare du nord et à Place d'Italie lors de la restructuration de la ligne 5 du métro dans les années 30.* » Par ailleurs, il rappelle également que « *transporter une ligne du mode fer au mode pneumatique est difficile mais pas impossible* » et que « *cela a déjà été réalisé sur les lignes 1, 4, 6, 11.* » Il estime enfin que le prolongement de la longueur des quais a, lui aussi, déjà été réalisé sur la ligne 1 sans interruption de trafic.

L'internaute estime ainsi que « *les travaux nécessaires en surface au niveau de la fourche* » ne semblent pas « *plus insurmontables que les travaux de prolongement du tramway sur les boulevards des maréchaux* ».

**Guy SCHMAUS, sénateur honoraire et conseiller municipal clicheois** souligne que des techniques moins coûteuses et moins gênantes qu'autrefois peuvent être mises en œuvre pour la phase de travaux.

Les partisans du débranchement de la ligne 13 expliquent que l'impact des travaux de raccordement sur la ligne serait aisément compris et supporté par les usagers.

Un internaute remarque que « *l'immense majorité des usagers consultés sur le sujet (...) sont prêts à supporter quelques désagréments temporaires liés aux travaux de [débranchement]/dédoublage [de la ligne 13] si ces travaux permettent de désaturer sensiblement et durablement cette ligne* ».

Le **STIF** rappelle en quoi consistent les **travaux** du débranchement de la ligne 13 et présente leurs effets pour ses utilisateurs.

Le débranchement de la ligne 13 implique la création d'un **ouvrage de raccordement** entre le tunnel existant de l'antenne débranchée puis la réalisation d'un **nouveau tunnel** aboutissant à Saint-Lazare.

De **nouvelles stations** et un **terminus** à Saint-Lazare seront construits sur cette nouvelle infrastructure. Une **correspondance** sera aménagée pour accéder aux autres lignes de transport et au quartier de Saint-Lazare.

Cette solution implique des **travaux complexes**, réalisés sur **l'infrastructure ancienne** de la ligne (à la « petite cuillère »), dans **laquelle circuleront des rames** de métro. Ces travaux réalisés à ciel ouvert en raison de la faible profondeur de la ligne seront conduits dans un environnement urbain contraint.

Ces travaux seront réalisés, dans la mesure du possible, aux heures où la fréquentation de la ligne est moindre : c'est-à-dire de nuit, en fin de semaine, en été.... Or, dans ces conditions, les plages de travaux étant limitées, ceci implique un **rallongement de la durée des travaux qui peut être estimée entre deux et deux ans et demi**. De plus, cette configuration ne met pas à l'abri **d'interruption ponctuelle de la circulation des trains** sur la ligne en dehors de ces plages horaires.

Ainsi, ces travaux conduiront nécessairement à des **interruptions de la circulation** des rames et à une gêne très forte pour les utilisateurs de la ligne 13.

A titre de comparaison, les travaux du prolongement de la ligne 14 seront réalisés en souterrain, à grande profondeur, à l'aide d'un tunnelier. De plus, ces travaux n'auront aucun impact sur le fonctionnement de la ligne 13, ni sur celui de la ligne 14. Enfin, en créant une dérivation et une alternative pour les usagers et en déchargeant la ligne 13, le prolongement de la ligne 14 permettra d'envisager, une fois le prolongement de la ligne 14 réalisé, plus facilement le débranchement de la ligne 13.

### 3.1.3. Le débranchement de la branche Asnières Gennevilliers

- **Certains souhaitent le débranchement de la branche Asnières Gennevilliers et mettent en avant notamment l'intérêt de cette solution pour faciliter un prolongement futur vers Stains.**

Certains proposent ainsi de conserver la branche Saint-Denis comme branche principale car, selon eux, « *c'est là qu'il y a le plus de monde* ». Un participant explique de plus que cette solution permettrait un prolongement ultérieur vers Stains. Quelques uns proposent que la ligne 13 bis effectue le trajet Saint-Lazare/Gennevilliers.

- **Les participants proposent également des éléments de tracé pour une ligne 13 bis, fruit de ce débranchement, ainsi que des propositions relatives aux modalités selon lesquelles il faut réaliser ce débranchement/dédoublage de la ligne 13**

Certains estiment qu'il faudrait ensuite doubler la ligne 13 de la station La Fourche à la station Saint-Lazare. Pour quelques uns, la nouvelle ligne 13 bis effectuerait le trajet La Fourche / Asnières-Gennevilliers « *comme c'est déjà le cas pour le dernier métro* ». Un autre encore estime qu'il faudrait de plus « *synchroniser la ligne 13 bis avec la ligne 13 pour que le changement à la Fourche soit très rapide* ».

Un participant propose que la ligne 13 bis ainsi créé desserve les stations Brochant, Rome, Villiers – où s'effectuerait la correspondance – Europe, et Saint-Lazare. Un internaute pense qu'il « *faudrait débrancher une des deux branches nord à Saint-Lazare et desservir le quartier Batignolles-Pont Cardinet* ».

Un autre internaute propose un débranchement/dédoublément « **seulement jusqu'à Place de Clichy** » de la ligne 13. Il suggère de réaliser des « *changements très courts (voire quai à quai) pour les correspondances L13bis-L13* », ce qui « *évite [la réalisation d'un] tunnel long et cher et une très onéreuse et surtout lointaine station à Saint-Lazare avec des distances nécessitant des changements longs à travers des labyrinthes de couloirs et d'escalators.* » Estimant que les « *actuels quais la L13 à Saint-Lazare sont idéalement placés* », il indique que ce « *[débranchement]/**dédoublément court** permet d'augmenter les cadences des deux lignes* » et que « *les 'débranchés' gardent un accès direct à la L2 et une rapidité de transfert pour prendre la L13* ». Il souligne que cette solution « *est beaucoup moins chère que la proposition de débranchement/dédoublément* » et qu'elle « *n'empêche pas de prolonger la ligne débranchée dans une deuxième phase* ». Précisant que des études relatives à ces projets ont déjà été réalisées, il explique qu'il sera possible d'obtenir « *trois pôles de correspondance* » [quatre lignes à Porte de Clichy, trois lignes à Mairie de Saint Ouen et trois autres à Place de Clichy] « *qui casseront durablement la logique du 'tout le monde change à Saint Lazare'* », en attendant la réalisation du projet Arc Express.

Un internaute propose de faire le débranchement à partir de la station Porte de Clichy et non à partir de la station La Fourche. Il propose que des solutions alternatives soient étudiées pour desservir la station Brochant, qui se situe entre les deux (Porte de Clichy et La Fourche).

**Le STIF note qu'il existe un nombre important de variantes de débranchement présentées par le public, sans unanimité sur une solution particulière. De plus, ces variantes ne résolvent pas la question de la correspondance obligée une fois le débranchement de la ligne 13 mis en service, ni l'impact sur les utilisateurs pendant les travaux (cf. page 54).**

- **A une échelle plus large, certains envisagent le débranchement/dédoublément de la ligne 13 dans le cadre d'un projet plus important.**

Un participant propose de relier la nouvelle ligne 13 bis Asnières Gennevilliers à la ligne 7 bis, en effectuant un prolongement à l'est, jusqu'aux stations Magenta et Louis Blanc.

Dans le même ordre d'idée, un participant explique que la station La Fourche est le point de raccordement et qu'il faut donc débrancher à partir de cet endroit, comme c'est le cas pour la ligne 3bis et 7bis. Selon lui, cette solution serait moins coûteuse. Il explique que malgré la rupture de charge qu'elle implique, cela résout les difficultés liées au creusement du tunnel jusqu'à Saint-Lazare. Le sous-sol de la station La Fourche étant moins encombré, l'aménagement d'un nouveau quai et d'escaliers supplémentaires serait moins impactant.

Un autre participant propose le débranchement/dédoublément de la ligne 13 de Montparnasse au Port de Gennevilliers.

Un autre participant s'appuie sur le discours du Président de la République du 29 avril 2009 qui suggère d'étudier la création d'une liaison souterraine rapide entre Montparnasse et Saint-Lazare afin de relier la gare du sud de Paris aux gares du Nord et de l'Est mais aussi de désaturer la ligne 13.

Un internaute propose le débranchement/dédoublément de la ligne 13 depuis la station Brochant jusqu'à la gare Montparnasse avec la création d'« *un nouveau tunnel ne desservant uniquement que les stations Place de Clichy, Saint Lazare, Invalides et Montparnasse* », dont la longueur serait de 11 kilomètres (entre Brochant et Chatelet via Montparnasse). Il estime ainsi que cela « *permettrait une liaison rapide entre Saint-Lazare et Montparnasse ainsi qu'une correspondance avec la ligne 2[du métro] et C [du RER]* ».

### 3.2. La météorisation de la ligne 13

- **Certains participants soutiennent la météorisation d'une des branches de la ligne 13 sans préciser nécessairement laquelle des deux branches serait, dans leur esprit, remplacée par la ligne 14.**

Ils perçoivent cette solution comme une « réponse au [débranchement]/dédoublage [de la ligne 13] tant attendu », qu'ils estiment être « plus efficace que le prolongement proposé ».

- **Ils expriment leur surprise face à « l'abandon » de cette solution qui relève, selon eux, du « bon sens » et qui permet une désaturation durable de la ligne 13.**

Certains ainsi s'interrogent sur « la raison qui avait conduit les techniciens à proposer la météorisation [de la ligne 13] des stations comme solution évidente alors qu'aujourd'hui elle est présentée comme la plus coûteuse et aussi la moins pertinente. »

Une usagère de la ligne 13 travaillant à l'Hôpital Bichat soutient la solution de météorisation d'une des deux branches de la ligne 13 et estime qu'elle n'a pas été étudiée selon sa juste valeur.

La météorisation de la ligne 13 constitue ainsi pour certains « la seule solution » viable pour améliorer de façon « notoire » le fonctionnement de la ligne 13.

Le **STIF** reconnaît que le **prolongement de la ligne 14** est une **solution innovante** et peut surprendre, dans la mesure où elle ne porte pas sur la ligne 13 à proprement parler et que la météorisation de la ligne 13 est une des solutions historiques.

- **Ils expriment la nécessité de supprimer la fourche et soulignent le niveau de désaturation de la ligne 13 que permettra la météorisation de la ligne 13.**

Le fait de résoudre le problème à la source (la fourche) est présenté comme un argument majeur. Il s'agit d'« en finir avec les métros 'alternés' », car « tant que la ligne sera scindée, aucune solution ne tient la route ». Avec la météorisation de la ligne 13, l'exploitation de la ligne 13, « avec une seule direction », sera « facilitée ». Cela permettra de « doubler l'offre de métro », « réduisant ainsi de moitié le nombre de passagers par rame », et créant un « soulagement assuré ».

Les participants comparent le taux de désaturation permis par le prolongement de la ligne 14 avec celui permis par la météorisation de la ligne 13 : « la branche restant à la ligne 13 verrait mathématiquement sa fréquence doubler » et donc, engendrerait une décharge de 50% comparés aux 25% pour le projet présenté. Ils estiment qu'il s'agit donc d'un choix de « bon sens ». La nouvelle « ligne 100% ligne 13 » serait « mathématiquement désaturée de 50% » car elle mettrait fin à l'alternance d'un train sur deux sur les branches au nord de La Fourche.

- **Les avantages de la météorisation de la ligne 13 sont évoqués à multiple reprise.**

La possibilité d'un prolongement futur de la ligne constitue pour certains un point fort de la météorisation de la ligne 13. Ainsi, un participant suggère d'utiliser « l'argent économisé » par la faible portion de tunnel nouveau à créer pour le prolongement de la ligne au-delà du terminus actuel d'une des branches de la ligne 13.

Quelques uns mettent en avant les points forts de la ligne 14 qui profiterait aux territoires actuellement desservis par une des branches de la ligne 13 (cf. page xxx). Selon un participant, « la ligne 14 étant automatisée, [cela] facilitera la vie des habitants vivant sur le tronçon choisi ».

Certaines conditions peuvent se poser à cette météorisation de la ligne 13. Ainsi un participant insiste sur la nécessité de disposer d'une correspondance de qualité.

Si le **STIF** reconnaît l'effet positif de la météorisation de la ligne 13 sur sa désaturation. Il rappelle toutefois que le **coût** de cette solution (compris entre 1,36 et 1,67 milliard d'euros en valeur 01-2007) est particulièrement élevé par rapport au prolongement de la ligne 14 (890 millions d'euros)

en valeur 01-2007) : la météorisation de la ligne 13 est au mieux, moitié plus coûteuse que le prolongement de la ligne 14.

▪ **Le faible impact des travaux est également mis en avant.**

Pour les partisans de cette solution, « *le tracé [est] déjà partiellement en place* », avec des stations déjà constituées, et une faible portion de tunnel nouveau à créer, autant d'arguments qui, pour eux, jouent en la faveur de la météorisation de la ligne 13.

Certains estiment qu'« *arguer des désagréments pour les riverains durant les travaux* » constitue « *une politique à courte vue* ». Une usagère de la ligne 13 déplore, par exemple, que, dans le cadre de cette solution, le creusement du tunnel soit présenté comme une source de difficulté alors que, dans le cadre du prolongement de la ligne 14, il s'agit d'un point fort.

En termes de travaux, les participants estiment effectivement que « *fermer quelques mois à la circulation un tronçon de l'avenue de Clichy* » est faisable. Ils indiquent que « *les voyageurs de la ligne 13 sont prêts à admettre des bus de remplacement durant quelques interruptions* », interruptions qui sont déjà à l'œuvre à l'heure actuelle en raison des dysfonctionnements de la ligne 13 et qui, dans le cas présent seraient justifiées car promettant un avenir meilleur.

Ils estiment également que « *les travaux complémentaires pour la météorisation [de la ligne 13] (allongement des quais, installation des bandes de roulement pneu, automatisation)* » ne constituent pas un motif valable « *pour écarter cette solution* » et qu'ils ne sont, de plus, pas détaillés dans le dossier de concertation.

Le **STIF** rappelle la nature des **travaux** de la **météorisation** de la ligne 13 et leurs effets pour ses utilisateurs.

Dans un premier temps, la météorisation de la ligne 13 implique la création d'un **ouvrage de raccordement** entre le tunnel existant de l'antenne débranchée puis la réalisation d'un **nouveau tunnel** aboutissant à l'arrière-station Saint-Lazare de la ligne 14. De **nouvelles stations** pourront être construites sur cette nouvelle infrastructure.

La météorisation de la ligne 13 implique également d'importantes **transformations du système de transport** de l'antenne débranchée.

- Pour les **stations**, il est nécessaire d'allonger la longueur des quais à 120 mètres (alors que les stations sont équipées de quais dont la longueur varie de 80 à 90 mètres de long) pour faire circuler les rames de la ligne 14.
- Pour l'**infrastructure**, il est nécessaire de convertir la voie de manière à pouvoir faire circuler des rames à roulement pneumatique de la ligne 14 sur une infrastructure conçue pour des rames à roulement fer de la ligne 13. De même, il est nécessaire d'adapter la voie à une ligne automatique.

Ces travaux impliquent **l'interruption de la circulation** des rames sur la branche concernée et donc la **gêne** des usagers. On estime à 11 000 le nombre de voyageurs à qui une alternative de transport devrait être proposée à l'heure de pointe.

Aussi, la seule alternative envisageable consiste à mettre en place des **liaisons de substitution par autobus**. Pour véhiculer les 11 000 passagers à l'heure de pointe, il est nécessaire de faire circuler un bus toute les 36 secondes à l'heure de pointe, soit plus de 100 bus pendant une heure empruntant des itinéraires parallèles à l'antenne débranchée. Cette solution ne peut être envisagée de manière prolongée.

Enfin, la météorisation de la ligne 13 ne permet ni desservir de nouveaux territoires ni de renforcer le maillage avec le réseau de transport régional, dès lors qu'il n'est pas associé à un prolongement de la branche météorisée – contrairement au prolongement de la ligne 14 (avec la ligne 13 et la ligne C du RER).

A titre de comparaison, les travaux du prolongement de la ligne 14 seront réalisés en souterrain, à grande profondeur, à l'aide d'un tunnelier. De plus, ces travaux n'auront aucun impact sur les usagers de la ligne 13, ni sur ceux de la ligne 14.

- Enfin, **plusieurs participants proposent un « mix » entre le projet de prolongement de la ligne 14 et la météorisation de la ligne 13** (cf. pages 54-55).

### 3.2.1. La « grande météorisation » de la branche Saint-Denis

- **Certains participants se prononcent en faveur de la météorisation de la branche Saint-Denis de la ligne 13.**

Ainsi, selon eux, les zones d'habitation de Saint Denis, Stains et, au-delà, Garges-lès-Gonesse ainsi que Stade de France, seraient mieux desservies et la ligne offrirait une « *capacité accrue* » et donc une possibilité de désaturation durable.

Certains avis estiment « *nécessaire* » et « *indispensable* » de prolonger la ligne 14 jusqu'au terminus de Saint-Denis Université. Pour un usager, il s'agit de restreindre « *la zone desservie par la 13* » et de « *réduire sa saturation* ». Un participant à la réunion publique de Saint-Denis estime que cet avis est « *partagé par beaucoup* ».

- **Quelques participants mettent en avant le fait que cette météorisation de la ligne 13 permettrait un prolongement ultérieur de la ligne 14 vers Stains.**

Ils estiment ainsi que l'interconnexion avec le métro de rocade Arc Express constitue un point fort de cette solution. Un internaute argue que « *le prolongement de la ligne 13 de Saint-Denis Université au Globe (Stains) ne représente que quelques centaines de mètres* ».

- **Certains proposent également des solutions complémentaires pour atteindre l'objectif de désaturation.**

Ainsi, une liaison fluviale inter-banlieue reliant Saint-Denis à la Défense est plusieurs fois proposée pour « *compléter le désengorgement* ».

### 3.2.2. La « grande météorisation » de la branche Asnières Gennevilliers

- **Quelques participants défendent le principe d'une météorisation de la branche Asnières-Gennevilliers.**
- **Ils perçoivent cette branche comme étant la plus adaptée à la météorisation de la ligne 13.**

Ainsi, un internaute estime « *plus logique* » de météoriser la branche Asnières-Gennevilliers « *au vu des interstations qui correspondent plus à celle de la L14* ».

De plus, les deux dernières stations créées récemment en 2008 jusqu'à Asnières-Gennevilliers-Les-Courtilles ont été « *pré-météorisées* » et nécessitent donc des travaux moins lourds que ceux nécessaires à la météorisation de la branche Saint-Denis ; en outre, les quais des stations ont été allongés.

D'autre part, « *la branche Asnières-Gennevilliers est plus courte que la branche Saint-Denis* » et donc, nécessite moins d'aménagements.

Enfin, le territoire desservi par la branche Asnières Gennevilliers souffre d'un manque prégnant de liaisons « *performantes* » vers le centre de Paris, étant donné la faible fréquence de la ligne C du RER et la longueur du temps de trajet, à la différence du territoire de Plaine Commune/Saint-Denis qui « *bénéficie* » de deux lignes (C et D) du RER et qui sera concerné par le prolongement « *probable* » de la ligne 4 à Mairie de Saint-Ouen.

### 3.2.3. La « petite météorisation » de la branche Saint-Denis

- **Les participants présentent le prolongement de la ligne 14 vers la branche Saint-Denis comme « la solution la plus simple », « la plus rapide » et « la moins coûteuse ».**

Un participant remarque ainsi que les travaux liés à cette solution « *pourraient être réalisés rapidement dans un délai assez court et pour un investissement 'modéré' [comme] cela a été fait dans le passé sur les lignes 1 & 4* ».

Il explique que le prolongement de la ligne 14 dans la branche Saint-Denis semble être « *plus logique* » que dans celle d'Asnières « *car il y a sur cette branche le Stade de France, l'Université, les nouveaux quartiers de la Plaine-Saint-Denis pas loin et, si la ligne 14 doit aller à Roissy, c'est le parcours normal* ».

Il estime que cela permettra d'obtenir pour « *la branche Asnières de la ligne 13 actuelle des trains ayant 20% de capacité en plus et, comme tous les trains n'auront plus qu'un seul terminus* », leur nombre doublerait sur cette branche comme sur celle de Saint-Denis.

▪ **Diverses variantes sont proposées.**

Un habitant de Clichy La Garenne propose le prolongement de la ligne 14 vers la branche Saint-Denis avec des liaisons directes entre Saint Lazare et Place de Clichy et entre Porte de Clichy et Guy Môquet.

La ligne 13 relierait ainsi Asnières-Gennevilliers et Châtillon-Montrouge. L'utilisateur estime que ce prolongement nécessite une mesure complémentaire : « *les stations doivent être allongées pour des rames de 8 voitures, ce qui est actuellement la longueur des stations de la ligne 14* ». Il précise que certaines stations disposent déjà de la longueur nécessaire (Mairie de Clichy, Miromesnil, etc. ...).

Il souligne enfin que les rames existent et qu'il ne faudrait « *construire qu'une voiture de plus par rame, ce qui ne devrait pas grever les budgets* ».

Certains participants se prononcent en faveur d'un prolongement direct (sans station intermédiaire) de la ligne 14 de Saint-Lazare jusqu'à la station La Fourche et une météorisation de la « *branche la plus longue* » de la ligne 13, c'est-à-dire, la branche de Saint-Denis.

### 3.2.4. La « petite météorisation » de la branche Asnières Gennevilliers

▪ **De nombreux participants proposent une météorisation de la ligne 13 « partielle », avec un prolongement de la ligne 14, avec création d'un nouveau tunnel jusqu'à une station de la branche Asnières-Gennevilliers, puis la météorisation du reste de la branche.**

Ainsi la ligne 13 irait de Châtillon à Saint-Denis et la ligne 14 des Olympiades à Asnières les Courtilles.

Un riverain appelle à ce que « *la ligne 14 reprenne la branche ouest de la ligne 13* », car le prolongement actuel « *fait que cette ligne zigzague* », induisant ainsi « *un gaspillage d'énergie* ».

▪ **Il est proposé de prolonger la ligne 14 jusqu'à la station Porte de Clichy, option présentée comme une véritable alternative au projet du STIF.**

Cette solution, soutenue par le **Comité des Usagers de la Ligne 13 Asnières Gennevilliers** et par l'**Association des Usagers de Transports (AUT)**, constitue, selon eux, un compromis avec le projet de prolongement de la ligne 14 actuellement présenté, une « *solution 2 en 1* », à même de desservir de nouveaux territoires et de désaturer durablement la ligne 13.

Certains proposent un tracé spécifique pour le tronçon de la ligne 14 qui serait prolongé : Saint-Lazare-Rome-Cardinet-Porte de Clichy. La station Brochant serait desservie par une navette circulant entre La Fourche et Porte de Clichy, et partiellement remplacée par la station Cardinet.

Ces derniers indiquent que de nombreux voyageurs empruntent la ligne 13 à partir de cette station, ou de Place de Clichy. Entre Saint-Lazare et Brochant, une station intermédiaire de la ligne 14 serait créée à la station Rome, en correspondance avec la ligne 2 du métro.

Un internaute propose la procédure suivante pour mener les travaux de débranchement : « *Dans une première phase, par le prolongement de la ligne 14 depuis Saint-Lazare par une nouvelle station à Place de Clichy, Brochant et Porte de Clichy. Ensuite, par les travaux de débranchement proprement dit entre Porte de Clichy et Mairie de Clichy, l'avenue de la Porte de Clichy étant suffisamment large pour y mener des travaux moins pénalisants pour le trafic. Le tronçon La Fourche - Porte de Clichy abandonné par la M13* ».

*deviendrait finalement le tunnel de remisage et l'atelier d'entretien de la M14, permettant un prolongement, cette fois au sud. »*

▪ **Les participants indiquent les avantages de cette solution en termes de travaux.**

Ainsi, la distance à météoriser serait « *seulement* » de six kilomètres, dans le cadre d'une météorisation de la ligne 13 jusqu'au Port de Gennevilliers : un « *nouveau terminus préconisé à seulement 300 m à l'arrière de la station Les Courtilles* ». Le tunnel à construire pour le prolongement de la ligne 14 est estimé à 2,5 km, contre 5,5 kilomètres pour le prolongement jusqu'à Mairie de St-Ouen.

Un internaute, partisan de cette solution, estime que les travaux « *seraient délicats uniquement au niveau du raccordement proprement dit entre 13 et 14, mais tout le reste peut être effectué de nuit ou lors de long week-end, ou même pendant l'exploitation* ».

Il indique la faisabilité d'une pneumatisation des voies, « *déjà faite de nuit il y a 50 ans sur la ligne 1 et la ligne 11* », rappelle l'automatisation en cours de la ligne 1, la rénovation des stations ainsi que la mise en place des portes palières. Il propose la création d'un atelier/garage au niveau du Port de Gennevilliers (creusement du raccord Port de Gennevilliers - Les Courtilles à ciel ouvert puisque cela suit la départementale).

En ce qui concerne le raccordement entre les lignes 13 et 14, l'internaute propose une solution qu'il estime ne nécessiter « *qu'une fermeture relativement courte (un été à peine suffirait)* ». Selon lui, celle-ci « *consisterait à creuser un tunnel entre Saint-Lazare et Porte de Clichy, avec la création de 3 nouvelles stations style 14 : Place de Clichy (ou Rome/Batignolles), Brochant et Porte de Clichy, il y a largement assez de place à cet endroit* ». Il en considère que, de ce fait, « *il n'y a d'ailleurs plus à agrandir de station puisque Mairie de Clichy et Gabriel Péri font 115 mètres (il suffirait de travaux mineurs pour passer à 120 mètres) et les Agnettes et Courtilles ont été conçus pour 120 mètres (il ne reste que des aménagements)* ».

Un autre dit qu'il ne pense pas « *qu'une pneumatisation et [une] automatisation prennent plus de 3 mois de fermeture totale d'une branche si cela est préparé à l'avance.* » Il ajoute que « *3 mois, réalisé l'été, les gens supporteront ça surtout si c'est pour avoir le 14 après à la place* ».

Un internaute demande pourquoi l'automatisation de la ligne 13 ne pourrait pas être réalisée entre Les Courtilles et Brochant, puisque que l' « *automatisation d'une ligne est possible* » (en particulier dans le cas de la ligne 1, « *nous l'entendons suffisamment souvent à propos de la ligne 1* »). Il interroge par ailleurs la durée précise d'une « *interruption de trafic, en prolongeant [la ligne] 14 de Saint-Lazare aux abords du tunnel La Fourche-Brochant, et en aménageant à marche forcée, une fois le trafic fermé sur cette section, le raccordement (...)* Ce n'est pas très beau, évidemment, cette rupture de charge. Descendre du métro à Brochant, grimper dans un bus, rejoindre Saint-Lazare dans des embouteillages, redescendre dans le métro. »

Un participant indique que le débranchement s'effectue déjà à la Fourche et qu'une boucle de retournement existe à la station Porte de Clichy.

Un autre rappelle que les nouvelles stations (du prolongement Asnières) ont été **conçues au format de la ligne 14**.

Le **Comité des Usagers de la Ligne 13 Asnières Gennevilliers** indique que les travaux de raccordement, pour brancher la ligne 14 à la ligne 13 au niveau de la Porte de Clichy sont similaires aux travaux en cours sur la ligne 4, au niveau de la Porte d'Orléans. Ainsi, le tunnel de prolongement de la ligne 4 vers Mairie de Montrouge est en cours de raccordement à la boucle de retournement de la ligne. Or, celle-ci est empruntée par tous les trains entre leur arrivée à Porte d'Orléans et leur départ vers Porte de Clignancourt et cela ne pose pas de problèmes d'exploitation.

Par ailleurs, le Comité rappelle que « *seulement deux ans et demi ont été nécessaires pour passer du matériel sur fer au matériel sur pneu et pour allonger les stations à partir de 1960 sur les quatorze km de la ligne 1 et à partir de 1964 sur les onze kilomètres de la ligne 4* ».

De plus, concernant les travaux de météorisation de la ligne 13, il prend l'exemple de la station Mairie de Clichy où les quais seraient facilement adaptés car leur longueur actuelle excède les 90 mètres. Enfin, les portes palières, le système Boa et la possibilité de faire stationner des rames

hors quais sont les autres éléments qui permettent de minimiser la pénibilité des travaux de météorisation de la ligne 13 sur cette branche.

Un participant évalue la durée de la phase des travaux à quelques semaines, voire à quelques mois. Pour réduire la gêne causée aux usagers, il propose le renforcement de ligne C du RER, de la desserte de Clichy-Levallois, une offre de bus, ainsi que le renforcement de la branche Saint-Denis de la ligne 13.

Ces travaux ne seraient pas « *si difficiles à réaliser, et la gêne occasionnée pour les usagers ne serait pas non plus si importante* ».

La liaison de Saint-Ouen RER à Mairie de Saint-Ouen serait ensuite permise grâce au projet Arc Express.

- **Les partisans de cette solution de météorisation « partielle » mettent en avant le faible impact des travaux**

Le **STIF** indique cette solution implique des **travaux complexes**, réalisés sur l'infrastructure ancienne de la ligne (à la « petite cuillère »). Ces travaux réalisés à ciel ouvert en raison de la faible profondeur de la ligne seront conduits dans un environnement urbain contraint.

De plus, le nombre important de **solutions alternatives** pour la météorisation de la ligne 13 présentées par le public en concertation ne permet pas de dégager d'unanimité sur une alternative unique.

Enfin, les variantes de tracés de la météorisation de la ligne 13 ne résolvent pas les **impacts** en termes d'exploitation pendant les travaux, ni la correspondance obligée (une fois mis en service).

### 3.3. Le prolongement de la ligne 4 à Saint-Ouen/Carrefour Pleyel

- **Certains participants estiment que le prolongement de la ligne 4 à Saint-Ouen, voire au delà, constitue un projet complémentaire nécessaire à la désaturation durable de la ligne 13.**

Ils envisagent en effet ce prolongement en complément d'une autre solution (prolongement de la ligne 14, météorisation ou débranchement/dédoublage de la ligne 13).

En outre, les **élus de Saint-Ouen** estiment que ce prolongement est indispensable, en complément du prolongement de la ligne 14.

Plus rares sont ceux qui perçoivent cette solution comme une alternative à part entière. Selon ces derniers, cette solution serait moins coûteuse que le projet de prolongement de la ligne 14.

- **Les participants mettent en avant les avantages de ce prolongement.**

Le prolongement de la ligne 4 est présenté comme « *naturel* » et offrirait « *une bonne correspondance à la branche bleue* » (i.e. Saint-Denis) et permettrait de [créer] de nouvelles stations sur le tracé ».

Elle permettrait de **désaturer la ligne 13** car elle desservirait de nombreux pôles d'emplois (Saint-Ouen, Pleyel, Saint-Denis) et zones d'habitation qui se situent à proximité de la ligne 13 depuis/vers Paris. En outre, elle permet l'accès pour les audoniens aux points de maillage importants comme les Gare du Nord et Gare de l'Est.

Un participant, présente au contraire le faible intérêt en termes de désaturation pour la ligne 13 de ce prolongement, qu'il évalue entre 4 et 5%.

Les partisans de ce projet mettent en avant le fait que des études ont déjà été réalisées et que sa réalisation est prévue pour 2014/2020.

Le **STIF** indique que le prolongement de la ligne 4 est un projet procurant de nombreux avantages en termes de **maillage** et de **desserte de nouveaux territoires** en fort développement. Il rappelle à ce titre que ce projet est inscrit au Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

Toutefois, les **prévisions de trafic** ont mis en évidence que ce prolongement ne permettrait pas d'obtenir un niveau de désaturation de la ligne 13 (4 ou 5 %) aussi important que le prolongement de la ligne 14 (25%).

▪ **Les participants proposent différentes variantes de tracés.**

Un usager demande le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Stains, pour les habitants qu'il estime être les « *oubliés* » du projet. Selon un participant, cette solution est facilement réalisable car « *il existe à Saint-Ouen une gare rue Godillot avec une ligne qui va directement à Paris* ». Pour lui, « *il suffit de remettre un train dessus* ».

Un autre usager envisage ce prolongement « *sous l'avenue Avenue Michelet* ».

D'autres évoquent un prolongement de la ligne 4 jusqu'au « *pont de Saint-Ouen* » ou aux Docks de Saint-Ouen.

D'autres encore envisagent un prolongement de cette ligne jusqu'à Carrefour Pleyel, pôle d'activité en plein développement avec l'implantation future de la Cité du Cinéma, notamment. Ils expliquent que les travaux seraient facilités par la présence des voies ferrées et d'ateliers de maintenance à Saint-Ouen et peu impactant pour la circulation avec un tracé rectiligne le long de l'avenue Michelet et du boulevard Ornano.

Quelques uns font valoir un prolongement jusqu'à la gare de Saint-Denis ou le Stade de France. Le tracé comporterait les stations intermédiaires « *Michelet* », « *Docteur Bauer* » - au niveau du dépôt du bus de la ligne 255 - ; et « *Landy* », qui permettrait de désengorger le secteur des puces de Saint-Ouen.

Certains mettent en avant le fait que le projet Arc Express sera « *forcément* » relié à Pleyel, et donc, que cette solution permettrait la réalisation d'un point de maillage important.

**Mathieu HANOTIN, Vice-président du Conseil général de Seine-Saint-Denis** estime qu'en complément du prolongement de la ligne 14 il faudrait prolonger la ligne 4 jusqu'à la station Carrefour Pleyel plutôt qu'à la station Mairie de Saint-Ouen, comme cela a été envisagé.

### **3.4. Les autres solutions proposées**

- **De nombreux participants soutiennent le projet Arc Express** et le considère comme la solution complémentaire nécessaire.

Ils estiment que le besoin de « *train inter banlieue à forte capacité permettant de relier les terminus des métros et de désengorger Paris* » s'intensifie fortement.

- **Le prolongement du tramway T3** est souhaité par de nombreux participants.

Un participant propose de le prolonger jusqu'à la Porte Maillot, pour prendre en compte le développement du quartier de La Défense.

Plusieurs internautes demandent le prolongement du tramway T3 jusqu'à la Porte d'Asnières pour éviter notamment que les voyageurs qui empruntent les deux branches de la ligne 13 ne « *passent par La Fourche* ». Ils mettent effectivement en évidence le fait que le tramway desservirait les Portes de Saint-Ouen et de Clichy (situées sur chaque branche de la ligne 13).

Le fait que le tramway T3 soit en cours de réalisation jusqu'à Porte de la Chapelle et que son prolongement au-delà ait déjà été étudié, jouent en faveur de ce projet.

**Annick LEPETIT, adjointe au maire, députée de la 17<sup>ème</sup> circonscription de Paris**, revient sur le financement du prolongement du tramway T3 de plus en plus difficile à assumer par les collectivités dans un contexte de désengagement de l'Etat. Ainsi, elle rappelle que le prolongement

du T3 de Porte d'Ivry à Porte de la Chapelle, actuellement en chantier, n'est financé que par la Région Ile-de-France et la Ville de Paris. Elle souhaite que l'Etat se repositionne pour aider les collectivités locales à financer les projets de transports publics en Ile-de-France, comme c'est le cas en province. Le projet de prolongement du T3 à Porte d'Asnières reste d'actualité puisque le financement des études est prévu dans le Contrat particulier entre la Région Ile-de-France et la Ville de Paris validé par les deux assemblées régionales et départementales.

- **Des lignes de tramway complémentaires** sont également citées comme solutions de soutien à la désaturation de la ligne 13.
- **Le prolongement de la ligne 12** est également évoqué par quelques participants.
- **La création d'une nouvelle ligne de RER reliant Orly à Roissy** est suggérée.

Le trajet s'effectuerait via Montparnasse, Invalides, Saint-Lazare, Pont Cardinet, Pleyel, Le Bourget, Roissy.

Selon certains, cette liaison s'effectuerait par le débranchement/dédoublage de la ligne 13 (cf.xxx).

Cette ligne de RER pourrait reprendre le tracé envisagé pour la ligne 14, en passant à Pont Cardinet, Clichy Saint-Ouen puis, soit par Mairie de St Ouen, soit par Carrefour Pleyel, en fonction du tracé du « Grand Huit ». Ensuite, elle serait prolongée jusqu'au Bourget et Roissy.

- **Des connexions avec la ligne 3 du métro à partir de la ligne 13 sont également citées.**

Il s'agit de « créer une nouvelle ligne avant ou après le passage de la Seine » sur la branche Asnières « qui rejoindrait Pereire ou Villers sur la ligne 3 du métro puis le RER A ou Saint-Augustin ». Cette solution « permettrait d'anticiper sur l'évolution urbaine et industrielle de la boucle Nord ».

- **Un internaute évoque une « solution plus ambitieuse que celle qui a été envisagée » : pour lui, il faudrait « prolonger la ligne 14 sur un trajet parallèle à la ligne 13, direction Asnières ».**
  - **Quelques uns ajoutent à leur proposition, des mesures complémentaires pour que celle-ci soit efficace.**

Un autre participant propose de manière complémentaire à cette solution de débranchement, la création d'une branche de la ligne E du RER entre Saint-Lazare et Montparnasse (avec un seul arrêt à Invalides) et estime que « dans ce cas, on peut laisser la ligne 14 telle qu'elle est ». Il explique que « la fréquence des trains sera doublée sur la nouvelle ligne 13bis [et qu'] elle sera également doublée sur la partie La Fourche/Saint-Denis ». Il ajoute enfin que « la partie centrale Saint Lazare-Montparnasse sera déchargée par les usagers qui prendront le futur RER E ».

Un participant propose pour les usagers qui se rendent à la Défense par la ligne C du RER, de relier la station La Fourche à la gare Cardinet via un système de tapis roulant.

- **Le prolongement de la ligne 11 du métro est également proposé par certains.**

Quelques participants proposent le prolongement de la ligne 11 de Châtelet jusqu'à Montparnasse, un « prolongement direct permettant de désaturer la ligne 4 et de joindre rapidement Châtelet à Montparnasse ». Selon eux, cela consisterait à « relier les 2 nouveaux tunnels entre eux à Montparnasse ». La « ligne 11 rejoindrait ainsi le port de Gennevilliers à Rosny » et il faudrait « adapter la ligne 11 (rail + matériel roulant) avec la branche Asnières Gennevilliers ». Ce qui « permettrait de relier rapidement les pôles Saint-Lazare – Montparnasse et Châtelet ».

- Une **liaison fluviale Saint-Denis/la Défense** - ou un bus express comme solution temporaire - est citée à plusieurs reprises.

Le **STIF** indique que les autres projets de transport maillés à la ligne 13 et à la 14 auront une **contribution positive à la décharge** de la ligne 13, mais dans une moindre ampleur que le

prolongement de la ligne 14 (cf. page 63). Ainsi, le projet Arc Express apportera une contribution supplémentaire et significative à la désaturation de la ligne 13, de l'ordre de 12% supplémentaires.

De plus, il importe d'adopter une **approche globale** de l'ensemble des projets du secteur et de ne pas opposer le prolongement de la ligne 14 à un débranchement de la ligne 13 qui pourra alors être réalisé postérieurement (cf. page 82).

## **4. LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 : OPPORTUNITE ET CARACTERISTIQUES**

### **4.1. L'opportunité du projet**

- **Une grande majorité de participants est favorable au projet de prolongement de la ligne 14 : le prolongement de la ligne 14 constitue une solution « évidente ». Mais, un certain nombre souhaiterait des projets complémentaires pour la ligne 13.**

Ainsi, nombreux sont ceux qui font part de leur « soutien » au projet : « je suis pour », « favorable à 100% », « complètement d'accord », « je suis pour la désaturation de la ligne 13 par la ligne 14 ». Les participants se disent « d'accord et très optimiste[s] à l'idée du prolongement de la ligne 14 » et y « adhère[nt] complètement ».

Ils expriment leur enthousiasme à l'égard de ce projet qu'ils qualifient d' « excellent » ; il s'agit pour eux du « meilleur projet », de la « meilleure solution », de « la formule adéquate » qui « permettrait de désengorger la ligne 13 ».

Au vu de la situation « catastrophique » des conditions de transport que dénoncent les usagers, il est « absolument fondamental », « indispensable », d'une « nécessité absolue », de réaliser le prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13.

Les participants expriment ainsi leur gratitude à l'égard des responsables du projet : « merci pour ce beau projet ».

- **Un projet traduisant la volonté d'améliorer les conditions de transport.**

Au-delà même de la seule ligne 13, le projet est perçu comme un facteur d' « amélioration de la qualité de vie des Franciliens » en général ; ainsi, il va dans le sens d'« une ville de plus en plus confortable pour le citoyen ». C'est, en somme, un « bon projet pour améliorer les transports ». Certains expriment un soutien moins argumenté et se disent simplement favorables à « toute amélioration de la situation ».

Parmi les témoignages d'habitants de Clichy-la-Garenne, de Saint-Ouen, mais aussi du sud francilien, comme Juvisy-sur-Orge, actifs travaillant dans le nord-ouest parisien, enseignants et étudiants de Paris VIII (Saint-Denis Université), tous se disent « intéressés » par ce projet qui leur paraît « utile » ; « ce prolongement m'arrangerait énormément ».

Pour tous, ce projet, même s'il renvoie à une échéance lointaine (cf. xxx), marque la concrétisation d'une réponse aux problèmes des usagers, qui s'en félicitent.

- **Le prolongement de la ligne 14 est une réponse adéquate au double besoin de désaturation de la ligne 13 et de desserte de secteurs isolés et/ou en développement.**

**Annick LEPETIT, Adjointe au maire de Paris, chargée des déplacements, des transports et de l'espace public, députée du 17<sup>e</sup> arrondissement** considère que le prolongement de la ligne 14 est un projet pérenne pour désaturer la ligne 13 et que c'est le premier projet viable qui est proposé.

**Brigitte KUSTER, Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement,** estime également que le prolongement de la ligne 14 est la solution la plus pertinente et la plus intéressante.

**Laure CANDLOT, conseillère municipale du 17<sup>ème</sup> arrondissement,** estime également que, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Ouen est « *essentiel* » pour le développement des quartiers du nord-ouest parisien. Elle ajoute que « *le prolongement de la ligne 14 paraît une évidence* ».

Ce projet est d'autant plus apprécié qu'il semble répondre aux préoccupations des usagers et habitants du secteur desservi et apparaît non seulement « *justifié* », mais aussi « *utile* ».

Ainsi, un participant estime qu'« *évidemment, la ligne 14 était faite pour être prolongée* ». Pour d'autres, il s'agit d'« *une idée forte et de bon sens* » car elle met en avant « *la solution la plus durable pour cette partie du réseau de métro de Paris* ».

La solution « *s'impose* » pour ceux qui estiment qu'il faut « *non seulement désaturer la ligne 13, mais [aussi] répondre aux besoins de la nouvelle population qui va s'implanter dans le projet immobilier prévu* », en faisant référence, entre autres, aux projets des Batignolles à Paris dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement et des Docks de Saint-Ouen.

Un internaute qualifie avec humour cette double action (désaturation et desserte nouvelle) de « *double effet Kiss Cool* » de la ligne 14.

- **A l'inverse, certains se disent « *contre* » le projet car, selon eux, il « *ne répond pas au problème posé* ».**

Ces participants, qui perçoivent le projet comme « *aberrant* », s'étonnent que cette solution si peu convaincante ait nécessité « *tant d'années d'études* ».

Beaucoup l'estiment « *inadapté* » car il « *ne règle pas le problème du Y de la ligne 13* » (cf. xxx) ; ainsi, il s'agit pour eux d'une « *demie solution* », « *demie mesure* ».

Ainsi ils soulignent leur opposition au projet et souhaitent qu'une autre solution soit choisie : « *je suis entièrement contre ce projet et j'espère que l'on reviendra à la solution de débranchement* ».

Ces participants expliquent que le seul fait de « *rester avec les deux branches de la ligne 13 (...) ne résoudra pas les rames surchargées* ». En effet, « *il y aura toujours sur la 13 une rame sur 2 pour l'une des deux destinations puisque la 14 ne recoupe la 13 qu'à partir de Saint-Lazare* ».

## 4.2. Les enjeux du projet

Si l'opportunité du prolongement de la ligne 14 est quasi unanimement reconnue, les participants évaluent cette solution au regard des différents enjeux que le projet comporte. Ainsi, de nombreux arguments sont développés en faveur ou au contraire en défaveur du projet : l'urgence du projet, sa capacité de désaturation de la ligne 13, la desserte des quartiers en développement, et enfin, les caractéristiques propres de la ligne 14.

### 4.2.1. L'urgence à agir et l'échéance de mise en service du projet

- **Les participants approuvent ce « *projet concret* », mais regrettent qu'il ait tardé à venir : « *ce n'est pas trop tôt !* »**

Les participants se réjouissent qu'« *enfin, un vrai projet efficace* » voit le jour.

Néanmoins, certains ont le sentiment que ce projet intervient trop tard, et que le cas des usagers de la ligne 13 n'a pas été étudié suffisamment tôt : « *il est dommage d'avoir du attendre autant pour que l'on se soucie de nous* ».

Certains estiment que le prolongement de la ligne 14 aurait du intervenir plus tôt étant donné l'ancienneté de la ligne, qui vient de « *fêter ses dix ans* ». Ainsi, « *cette ligne est une priorité depuis déjà trop longtemps* » et on regrette d'avoir « *dix ans de retard sur cette ligne* » ; il est donc largement le temps de « *se hâter* ».

D'autres, au contraire, déplorent qu'il ait fallu « *tant d'années d'études* » pour concevoir un projet qui ne leur convient pas.

- **Ils soulignent par conséquent la « nécessité » et « l'urgence » de sa réalisation.**

De nombreux participants insistent sur le fait que « *le désengorgement de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 [est] une priorité absolue* » ; ils demandent ainsi à ce que le projet « *se réalise au plus vite* » ou même, à ce que « *les travaux commencent demain !* ».

En effet, tous expriment leur exaspération face à une ligne où ils sont « *serrés comme dans une boîte à sardines* » et pour laquelle il « *faut agir vite* », « *le plus rapidement possible* ».

- **En revanche, l'échéance de réalisation du projet paraît très, voire trop, lointaine.**

Ainsi, « *2017 paraît tellement loin* » que les usagers éprouvent une certaine difficulté à se projeter. C'est pourquoi, la plupart insistent sur la nécessité de mener des actions à court terme (*cf. action à court terme I*) pour « *tenir jusqu'en 2017* ». Certains même refusent un projet qui leur impose encore « *7 ans de souffrance quotidienne* » ; cette échéance leur paraît « *trop tardive* ».

Plusieurs comparent ces délais « *incroyablement longs* » aux délais de réalisation de projets similaires « *dans le reste du monde* » (Inde, Chine) où l'efficacité et la rapidité leur semble de rigueur.

Tandis que certains paraissent se résigner face à la nécessité des délais (« *nous n'avons pas le choix, patience, patience* ») et estiment que c'est « *mieux que jamais* », d'autres demandent à ce qu'ils soient réduits (*cf. calendrier*) ; ainsi, ils pensent clairement que « *ça serait mieux de mettre en service [la ligne 14] plus tôt* ».

Le **STIF** indique avoir conscience de **l'urgence à agir** et indique aussi qu'il a été nécessaire d'étudier différentes solutions avant de privilégier le prolongement de la ligne 14. Depuis la décentralisation du STIF, les études et la concertation ont été relancées et accélérées, ce qui permet aujourd'hui de tenir cette concertation. Les études réalisées et la concertation en cours montrent qu'une solution à la saturation de la ligne 13 est engagée. En outre, le **calendrier** de l'opération a été optimisé pour un projet de cette envergure.

#### 4.2.2. Le prolongement d'une ligne 14 performante

- **Une ligne considérée comme moderne et efficace**

La ligne 14 fait figure de « *modernisme* » aux yeux des participants qui soulignent ses principaux avantages.

Ainsi, quelques uns soulignent la vitesse de circulation de la ligne, sa « **rapidité due à sa technologie** » qui fait qu'elle « *réalise de grandes distances en peu de temps* ».

Le « **gain de temps important** » qu'elle apporte aux usagers constitue ainsi un de ses points forts. Elle permet en outre « *un accès à Saint-Lazare plus rapide pour aller travailler en banlieue ou pour rejoindre le centre de Paris plus facilement* » ; elle rapproche également « *Saint-Ouen de Paris* ».

Pour « *essayer de garder ces caractéristiques* », certains recommandent de « **ne pas multiplier les stations à desservir** » et plus précisément, de ne « *pas descendre en dessous d'un km entre les stations* ».

Au contraire, pour certains, **l'argument de l'intervalle entre les stations pour maintenir la vitesse de la ligne « ne tient pas »**, et ils demandent avec insistance une station à Rome ou à Pont Cardinet (*cf. les caractéristiques du projet*) en soulignant qu'« *il ne faudrait pas oublier les points de jonction* » avec les autres lignes de transport (correspondance avec la ligne 2 à la station Rome notamment).

Un autre avantage de la ligne 14, et soulignée par quelques participants est sa « **fiabilité** » ; en effet le fait que la ligne soit automatique et qu'elle « *marche les jours de grève* », permet selon eux d' « *éviter les blocages dans une grande partie de Paris* ».

De plus, le caractère automatisé de la ligne lui permet d'être « *beaucoup plus régulière* ».

Le **STIF** confirme que la ligne 14 est une **ligne attractive**, en raison de sa rapidité (40 km/h alors que la vitesse moyenne d'une ligne du métro parisien s'élève à 25 km/h), des nombreuses correspondances et de sa qualité de service.

Le prolongement de la ligne 14 offre une **alternative** efficace aux usagers de la ligne 13, en raison de l'attractivité de la ligne 14 (en raison de sa vitesse, du maillage et des nouvelles dessertes) mais aussi des correspondances confortables aménagées entre les lignes 13 et 14.

Le **STIF** illustre son propos en indiquant que, pour un déplacement entre les stations Mairie de Saint-Ouen et Saint Lazare, le **gain de temps** entre un trajet effectué avec la ligne 13 et un trajet avec la ligne 14 est estimé à 5 minutes par déplacement. Le **STIF** propose une comparaison routière : le prolongement de la ligne 14 est comparable à la mise en place d'une autoroute avec deux échangeurs la reliant à deux départementales (les deux branches de la ligne 13).

Une partie des usagers préférera emprunter la ligne 14 (l'autoroute) afin de gagner du temps, ce qui allègera le trafic des deux branches de la ligne 13 (les routes départementales).

#### ▪ **Une ligne accessible aux personnes à mobilité réduite**

Plusieurs personnes souffrant d'un handicap témoignent de leurs difficultés à emprunter les transports en commun, et soulignent en ce sens la différence de qualité apportée par la ligne 14 : « *si celle-ci était prolongée, ma vie s'améliorerait* ».

Une participante estime que **la ligne 14 est une solution adaptée aux personnes handicapées** et qu'elle constitue un moyen de « *combattre la discrimination* » ; elle insiste en outre sur l'existence d'ascenseurs, alors que la grande majorité des stations des autres lignes du métro n'en disposent pas.

Un autre participant pense au contraire qu'il faut « *réclamer l'adaptation de la ligne 13 plutôt que le prolongement de la ligne 14* ».

Le **STIF** souligne que l'accessibilité de la ligne 14 aux **personnes à mobilité réduite (PMR)** est un atout supplémentaire de son prolongement.

### 4.2.3. La capacité de la ligne 14 à désaturer la ligne 13

#### ▪ **Certains participants soutiennent que la connexion de la ligne 14 aux deux branches de la ligne 13 permettra de désaturer celles-ci.**

*Selon eux, « la solution proposée combine (...) réalisme et efficacité » en « créant des correspondances avec chacune des deux branches de la ligne 13 ». Ainsi, le maillage de la ligne 14 avec les deux branches de la ligne 13 constitue une solution « pertinente » car elle répond à l'objectif de désaturation de la ligne 13. Les participants expliquent ainsi que « beaucoup de personnes arrivant à Gare de Lyon prennent la ligne 14 et changent à Saint-Lazare pour prendre la ligne 13 ». Ainsi, pour ces voyageurs, une correspondance sera évitée, et permettra par ailleurs de décharger la ligne 13.*

#### ▪ **D'autres, au contraire, remettent en question le taux de désaturation de 25% qu'ils estiment surévalué.**

Un usager de la ligne 13 se réfère à l'audition par l'Assemblée Nationale de Pierre MONGIN, Président Directeur général de la RATP, dans le cadre de la Commission parlementaire sur le Grand Paris, et lors de laquelle il aurait parlé d'une décharge de l'ordre de 10 à 15%.

**Guy SCHMAUS, sénateur honoraire et conseiller municipal clicheois**, fait référence quant à lui aux précédentes études menées sur la désaturation de la ligne 13 pour expliquer que la décharge permise par le prolongement de la ligne 14 était alors estimée à 20%.

Le **STIF** rappelle que les prévisions de trafic ont comparé l'effet de différents projets de transport étudiés dans le cadre des études NOPC (débranchement et météorisation de la ligne 13, prolongement de la ligne 4, création d'un métro de rocade, prolongement de la ligne 14) sur la désaturation de la ligne 13 (cf. page 46).

Les prévisions de trafic, réalisées à la fois par le STIF et par la RATP ont conduit à un résultat convergent : le prolongement de la ligne 14, en tant que solution individuelle, **décharge le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe du matin de plus 25%**.

- **D'autres participants estiment que la désaturation de 25% de la ligne 13 ne sera pas suffisante**

Pour eux, « *le projet est certes bon pour desservir les quartiers en construction, cependant **il ne réglera en rien les problèmes de la ligne 13*** ». Tout au moins, cette désaturation sera « *insuffisante* ».

Ils expliquent qu'une décharge de 25% n'est pas satisfaisante et interpellent la maîtrise d'ouvrage en ce sens : « *vous rendez-vous compte que c'est complètement insuffisant ?* ».

Une usagère de la ligne 13, travaillant à l'Hôpital Bichat avance que, d'après ses calculs, une désaturation de 25% de la ligne 13 aboutirait à la présence de 38 personnes dans une rame de métro (considérant qu'actuellement, on compte 50 personnes par rame en heure de pointe), alors que les conditions de transport à 30 personnes par rame en heures creuses sont déjà, selon elle, insupportables. Elle estime ainsi qu'une désaturation de 25% de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 est insuffisant et que cela ne permet pas de « *résoudre le problème matin et soir* ». Selon elle, ce projet de prolongement de la ligne 14 - même si elle convient de l'apport d'un tracé qui se maille avec le RER C - « *ne change rien* » au problème de saturation de la ligne 13.

**Roger GUERIN, conseiller municipal de Saint-Ouen**, partage l'avis que le projet de prolongement de la ligne 14 ne suffira pas à désaturer durablement la ligne 13.

**Jacqueline ROUILLON, maire de Saint-Ouen**, estime que l'amélioration des conditions de transports est possible avec le prolongement de la ligne 14 mais que cette solution ne doit pas être liée au traitement de la ligne 13. Elle revient sur les autres projets qui sont évoqués par les usagers et les nombreuses questions qu'ils posent. Elle estime que le taux de décharge de 25% ne suffira pas à permettre d'être transporté dans des « *conditions décentes* » ; ainsi, elle souhaite que les usagers « *soient entendus* » tout en précisant que « *tout cela demande du temps* ».

Pour les participants qui soutiennent le débranchement, la solution du prolongement de la ligne 14 qui promet une décharge de 25%, est insuffisante, surtout au regard de la solution prônée, qui, elle, permettrait de désaturer de 50%. L'un d'entre eux indique que, dans le cadre de la météorisation de la ligne 13, l'« *offre de transport [serait] de plus 50% sur la branche non météorisée, et de plus 62,5 % sur celle météorisée* » en raison du doublement de fréquence et de la présence de rames de huit voitures.

Ainsi, selon eux, la condition pour que le projet soit « *viable* », est que « *la ligne 13 [soit] débranchée* ».

Certains s'appuient notamment sur les chiffres de croissance du trafic et sur l'estimation du taux de charge de la ligne à l'heure actuelle (cf. approche situation actuelle et future).

L'un d'entre eux explique qu'en 2017, avec une croissance de 1,5 à 2% par an, « *on sera entre 109 et 112% de saturation* ». Un conducteur de métro RATP et délégué syndical CGT évoque une saturation de 120 % pour la ligne 13. Se fondant sur une augmentation du trafic de 21 % jusqu'en 2017, il juge que le projet de prolongement de la ligne 14, qui offre une désaturation de 25 %, est inefficace pour répondre au problème posé.

D'autres se basent sur des chiffres divergents de taux de saturation actuels (cf. partie I saturation) pour expliquer l'insuffisance de cette décharge future. Ainsi, un participant explique qu'« on passerait de 110% à 85% » de taux de charge, ce qui équivaut selon lui à « une ligne très chargée ».

Selon eux en effet, « l'augmentation du trafic sera telle que les 25 % mis en avant par le STIF seront très vite dépassés, rendant le projet inutile ».

A contrario, d'autres estiment au contraire qu'« avec 25% de personnes en moins sur la ligne 13 (...) cela redeviendra vivable ».

Le **STIF** indique qu'en tenant compte d'une augmentation de la fréquentation du trafic de 1 à 2% par an, la **décharge de 25%** de la ligne 13 **sera suffisante** pour que, au cours des 10 à 15 ans à venir, la ligne 13 ne soit pas saturée et offre de meilleures conditions de transport. De plus, la mise en service d'Arc express apportera une décharge supplémentaire de la ligne 13 de 12%. Ainsi, le prolongement de la ligne 14 et la création d'un métro de rocade permettra de décharger la ligne 13 de 25% + 12% = 37% (cf. page 59).

Enfin, le **STIF** indique que **cette décharge** de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 **améliorera les conditions de transport des usagers sur la ligne 13** et réduira sa forte sollicitation, de sorte que son exploitation en soit facilitée.

Il sera alors possible de faire circuler les 40 trains prévus à l'heure de pointe (soit un intervalle de 1 minute 30 sur le tronçon commun), ce qui est difficile à faire à l'heure actuelle compte tenu du nombre d'incidents que connaît cette ligne.

- **Certains participants expliquent que l'effet de désaturation recherché n'impactera pas les deux branches de la ligne 13 (Asnières et Saint-Denis) et résoudra pas la surfréquentation de certaines stations.**

De nombreux participants estiment que le prolongement de la ligne 14 n'aura pas d'effet « désaturateur » sur les deux branches de la ligne 13 au nord de la Fourche, alors que « c'est sur ces deux branches de la ligne 13 que [les usagers souffrent] le plus ».

L'un d'entre eux s'insurge contre cette « solution [qui] ne changera rien pour [lui] et pour les milliers d'usagers d'Asnières et Gennevilliers ».

La situation sur les bouts de ligne, sera selon eux, encore moins concernée par ce prolongement. Plusieurs témoignent de leur trajet pour expliquer à quel niveau de la ligne le taux de charge est le plus fortement ressenti.

Ils insistent notamment sur « la question de la rupture de charge » imposée par le projet en fonction de son tracé qui « se contente de donner une correspondance sur la branche Asnières à Porte de Clichy et une correspondance sur la branche Saint-Denis à Mairie de Saint-Ouen ». Selon eux, « les changements fréquents des passagers aux nouvelles stations » sont « trop contraignants » étant donné que « les voyageurs évitent naturellement les correspondances ».

Sur la branche Asnières Gennevilliers, dans le sens Nord/Sud, cela pose le problème des usagers qui « travaillent dans l'Est Parisien ou à la Défense, et dont la seule possibilité est de passer par Saint-Lazare ». Ainsi, ils estiment que la « proposition ne répond pas aux problèmes posés tous les matins dès les premières stations de bout de ligne ».

Dans le sens Sud/Nord, un usager explique que les rames sont surchargées dès Saint-Lazare jusqu'à la station Mairie de Clichy. Parfois, même, il est contraint de « rester debout » jusqu'à la station Gabriel Péri, sa destination finale.

En l'occurrence, plusieurs usagers clichois reviennent sur la station Mairie de Clichy. Selon eux, cette station est particulièrement défavorisée par le tracé « qui double les stations du RER C Porte de Clichy et Clichy Saint-Ouen », mais ne propose pas d'amélioration pour cette station, où les « rames sont toujours pleines ». Une association clichoise explique que, d'après son enquête, seulement un tiers des usagers de Clichy seraient susceptibles d'emprunter les stations Porte de Clichy et Clichy Saint-Ouen de la future ligne 14. Or, la station Mairie de Clichy n'étant

actuellement empruntée que par un tiers des usagers clichois de la ligne 13, on peut considérer que seul un neuvième des usagers de la station Mairie de Clichy se reportera sur la station Porte de Clichy.

Sur la branche Saint-Denis, un participant explique que les usagers ne feront pas le « *changement de métro* » entre Saint-Lazare et Saint-Denis Université et resteront sur cette branche de la ligne 13. Un autre est persuadé également que « *les usagers de Seine-Saint-Denis* » ne changeront pas de train à Mairie de Saint-Ouen pour rejoindre la ligne 14. Selon lui, « *le problème de saturation se situe entre Porte de Saint-Ouen et Place de Clichy* ».

Ils expliquent, en s'appuyant sur les présentations du maître d'ouvrage, que le prolongement n'aura qu'un impact sur le tronçon central. La ligne 14 opère un trajet qui « *ne passe par les points sensibles du tracé de la 13* », et « *n'aide qu'à soulager Saint Lazare et La Fourche mais pas plus* ». Ainsi, sur le reste de la ligne, « *ce sera exactement chargé comme maintenant* ».

Le **STIF** indique que le prolongement de la ligne 14 aura un **impact sur les deux branches de la ligne 13**. En effet, les prévisions de trafic ont mis en évidence le fait que la fréquentation des branches de la ligne 13 pourra être absorbée par le nombre de rames que la capacité de la ligne permet de faire circuler, puisqu'une partie des usagers utilisera la ligne 14.

A l'horizon du prolongement, on estime à plus de 9 100 le nombre d'usagers maximum utilisant, le matin, la branche Asnières-Gennevilliers vers le Sud, et évalue une offre de transport permettant de transporter plus de 11 500 voyageurs. Sur la branche de Saint-Denis, on estime à 9 000 le nombre maximum de voyageurs à l'heure de pointe la plus chargée, et une offre de transport permettant de transporter plus de 11 500 voyageurs. Ce qui offrira une réserve de capacité moyenne de 20% sur les branches.

#### 4.2.4. La capacité de la ligne 14 à « absorber » les futurs utilisateurs

- **Les participants s'interrogent sur la capacité de la ligne 14 à « absorber » l'augmentation régulière de la fréquentation à l'horizon la mise en service de la ligne. De plus, certains estiment que la réalisation d'une nouvelle ligne aura un effet d'« appel d'air » sur les utilisateurs potentiels qu'il sera impossible de juguler.**

En effet, des participants estiment que le prolongement de la ligne 14 « *amènera forcément beaucoup de monde* » ; « *il suffit qu'une ligne ou une nouvelle station éclore pour susciter un nouvel engouement d'implantations chez les entreprises ou les promoteurs* ». Ils invoquent un principe de logique qui veut que « *la demande en transport augmente quand une offre nouvelle est créée* ».

Plusieurs personnes estiment que le prolongement de la ligne 14 revient à « *déplacer le problème* » de la saturation de la ligne 13, voire à le « *doubler* » car « *deux lignes seront surchargées* ». Un usager estime que « *la population de la boucles nord et de Saint-Denis est prise en otage* ». Un participant tranche en ces termes : « *la solution proposée saturera la ligne 14 tout en ne désaturant pas suffisamment la ligne 13* ».

Certaines estiment même que « *la ligne 14 est déjà saturée* », en particulier au niveau de la Gare de Lyon où « *les quais sont (...) complètement saturés* » et où les flux de passagers dans les couloirs de correspondances sont très importants.

**Guy SCHMAUS, sénateur honoraire et conseiller municipal clichois**, cite l'ancien Secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement, qui aurait indiqué que le taux de charge de la ligne 14 s'élevait à 93%.

Un usager prend l'exemple de la station Porte de Clichy – future station de la ligne 14 - où il estime que l'affluence de passagers sera particulièrement importante en raison du report des nombreux utilisateurs de la station Mairie de Clichy, et des personnes empruntant le RER C.

Un usager rappelle que la ligne 14 était initialement prévue pour désaturer la ligne A du RER mais que cela n'a pas fonctionné et préconise ainsi de ne pas trop attendre de cette ligne. Pour lui, une

solution reposant uniquement sur le prolongement de la ligne 14 n'est pas bonne pour désaturer la ligne 13.

Pour toutes ces raisons, des participants pensent que les prévisions de trafic à l'horizon du prolongement sont sous-estimées – citant en exemple le RER A -, et préviennent du risque de saturation de la ligne 14, malgré les réserves de capacité permises par l'augmentation du nombre de voitures. Pour d'autres, cette réserve de capacité est un point fort du projet.

Plusieurs estiment ainsi « *impératif d'augmenter au maximum la capacité des trains de la 14* » et préconisent la mise en place de rames de huit voitures dès la mise en service de la ligne 14.

Le **STIF** indique que la ligne 14 présente actuellement une charge importante entre les stations Gare de Lyon et Châtelet à l'heure de pointe du matin en particulier. Toutefois, les **renforts d'offre sur la ligne 14** mis en place en 2008 et 2009 et prévus pour 2012 permettront de répondre à la fréquentation sur la ligne 14 à **court et moyen termes**.

Concernant la capacité de transport de la ligne 14 à l'horizon de son prolongement, le **STIF** indique, en premier lieu, que les rames de la ligne 14 sont aujourd'hui composées de 6 voitures qui transportent jusqu'à 720 passagers. Dans cette configuration, la ligne 14 présente une capacité de 30 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

En 2017, les prévisions de trafic estiment à 30 000 le nombre d'utilisateurs de la ligne 14 prolongée. Ce trafic se concentre à l'heure de pointe du matin entre les stations Châtelet et Pyramides. Il sera donc nécessaire d'augmenter l'offre sur la ligne 14 pour ne pas dégrader les conditions de transport de la ligne 14.

Or, cette ligne a été conçue dès son origine pour que circulent **des rames composées de 8 voitures**, pouvant transporter jusqu'à 960 passagers. En effet, les quais des stations mesurent 120 m et ne sont pas entièrement utilisés par les rames de 6 voitures. Aussi, le prolongement de la ligne 14 sera conçu pour faire circuler des rames de 8 voitures et offrira une capacité de transport de 40 000 voyageurs à l'heure de pointe, largement supérieur à la fréquentation attendue.

Enfin, les prévisions de trafic ont mis en évidence que le nombre le plus important d'utilisateurs de la ligne 14 à l'heure de pointe du matin effectue un déplacement dans le sens Est-Ouest : le sens Ouest-Est, empruntés par les futurs utilisateurs de la ligne 13, étant moins chargé, présentera davantage de capacité.

Au total, la ligne 14 dispose **d'importantes réserves de capacité** de sorte que le prolongement et le report des usagers de la ligne 13 ne saturent pas cette ligne.

#### 4.2.5. La compatibilité des objectifs de désaturation de la ligne 13 et de desserte de nouvelles zones d'urbanisation

- **Certains participants opposent l'objectif de desserte de nouveaux secteurs en développement à l'objectif de désaturation de la ligne 13.**

Un participant résume et tranche: « *je suis pour la désaturation de la ligne 13. Donc je suis contre ce projet* ». Ils estiment que le projet de prolongement de ligne 14 est prioritairement destiné à desservir les secteurs en développement, comme Saint-Ouen.

Ils expliquent ainsi que ces « *points positifs n'ont pas grand chose à voir avec la désaturation de la ligne 13* » et qu'ils font « *oublier* » le problème de désaturation de la ligne 13, qui, lui, n'est pas résolu. Pour l'un d'entre eux, la dénomination même du projet « désaturation de la ligne 13 » est un « *abus de langage* » ; il estime qu'il ne s'agit en fait que de prolonger la ligne 14.

De même, le **Comité d'usagers de la branche Saint-Denis** estime que les **usagers sont « sacrifiés »** au profit du « *développement urbain* ».

A l'inverse, de nombreux participants estiment au contraire que c'est cette double capacité - désaturation de la ligne 13 et desserte nouvelle - qui « *impose* » le choix d'un projet d'une « *telle ampleur* ».

L'amélioration des déplacements sur la ligne 13 et donc son désengorgement, ne sera pas du luxe surtout avec les constructions des Batignolles qui vont augmenter inévitablement le nombre de travailleurs « *qui ne pourraient pas profiter de la ligne* ».

Une personne admet que « *la solution présentée ne donne pas entière satisfaction car la décharge de la ligne 13 ne sera que partielle* » mais souligne que « *ce projet offre (...) une possibilité d'ouverture* ».

Pour **Laurence DOUVIN, conseiller de Paris et administrateur du STIF**, « *le prolongement de la ligne 14 (...) paraît la solution la plus efficace et la plus porteuse d'avenir pour soulager la ligne 13 et ouvrir vers une ligne 14 ultérieurement prolongée au Nord et au Sud* ». Elle souligne que « *les autres solutions débranchement ou météorisation de la ligne 13 ne répondent pas à cet objectif* ».

- **En outre, le développement des quartiers desservis constitue, pour certains, un risque de saturation du réseau.**

Les participants estiment que la situation de saturation de la ligne 13 « *ne va pas s'arranger compte tenu du développement de la population et des nouvelles zones d'activité en cours ou à venir à court et moyen terme* ». Ils soulignent que « *de nouvelles zones de peuplement vont apparaître sur cet axe Nord / Nord-ouest* » desservi par la ligne 14.

Les usagers s'inquiètent notamment des chiffres de population et d'emploi annoncés dans le cadre du projet des Batignolles dans le 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris : « *je ne pense pas que la ligne 14 va désaturer la ligne 13 vu l'apport de logements et bureaux construits sur la zone Batignolles* ».

Ainsi, ces nombreux projets de développement amènent les participants à penser que « *l'augmentation de capacité a été sous-évaluée* ». Selon eux, « *les 25% de désaturation annoncés seront engloutis par la progression attendue des usagers, notamment avec le développement des pôles économiques des Docks à Saint-Ouen, des Batignolles à Paris et de la Plaine-Saint-Denis* ».

Un participant demande que la méthode employée pour évaluer l'augmentation de la population et le développement du secteur et par conséquent, le nombre d'usagers supplémentaires que cela génère, soit explicitée. Un autre souhaite qu'une analyse prospective soit conduite sur les vingt prochaines années concernant le développement du secteur.

**Anne-Laure PEREZ, conseillère municipale de Gennevilliers, déléguée aux services publics**, souligne que le territoire de la commune est en constant développement, avec des programmes de 4 500 logements et bureaux, qui amèneront 10 300 habitants et 5 000 emplois supplémentaires et que le projet de prolongement de la ligne 14, s'il constitue une avancée pour la Région Ile-de-France, ne permettra pas d'améliorer les conditions de transports des usagers genevillois.

**Le Comité d'usagers de la ligne 13 Asnières Gennevilliers** souligne que les 10% de croissance démographique estimés dans le secteur d'ici 2017 sont inférieurs aux prévisions envisageables en réalité. Il s'appuie notamment sur la fiche « Paroles d'acteurs » de la Mairie de Gennevilliers qui estime l'augmentation de sa population à proximité des stations de la ligne 13 et sur la même période à 20%.

Un participant évoque le développement du secteur de la Bibliothèque nationale de France (BNF), avec la présence de l'Université Paris VII Denis Diderot mais aussi le projet Masséna Bruneseau, qui se trouve au sud de la ZAC Paris Rive Gauche.

**Le Comité d'Usagers de la ligne 13 Saint Denis** estime que les enjeux prioritaires du prolongement de la ligne 14 sont le développement urbain, au détriment des habitants et utilisateurs de la ligne 13 venant des secteurs de St Denis et Asnières.

Un participant explique au contraire que le projet du STIF prend en compte les prévisions de trafic qui intègrent les évolutions de population et d'emplois (en se référant à la page 36 du dossier de concertation). Il souligne qu'ainsi, le passage de 22 500 à 16 500 voyageurs sur la partie la plus chargée de la ligne 13 en 2017 tient compte des projets des Batignolles.

Le **STIF** indique que les prévisions de trafic (relatives à la désaturation de la ligne 13 et de l'augmentation de fréquentation de la ligne 14 prolongée) prennent en compte les **évolutions de population et d'emplois sur les territoires desservis**. Ces évolutions sont fondées sur les projets urbains des Communes et sont cohérentes avec les cadrages du Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Pour les prendre en compte, le STIF a confié à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAU-IDF) le soin d'évaluer de manière prospective ces évolutions, en lien avec les Communes concernées, afin de prendre en compte l'ensemble des projets des territoires concernés.

Plus spécifiquement, concernant le **secteur des Batignolles**, le STIF souligne que l'implantation de la Cité judiciaire de Paris (ou le Tribunal de grande instance (TGI)), dont l'implantation aux Batignolles n'était pas confirmée lorsque le DOPC a été engagé par le STIF, se substitue pour partie à d'autres projets (logement et activité, équipement...). Ces éléments ne modifient pas donc pas significativement l'équilibre global habitants et employés, ni leurs besoins de déplacements, ni les prévisions de trafic de désaturation de la ligne 13.

#### 4.2.6. Le prolongement de la ligne 14 et la desserte des territoires

- **Le prolongement de la ligne 14 est considéré par certains comme une amélioration de la desserte**

De nombreux participants soulignent qu'un des principaux enjeux du projet concerne la desserte de secteurs en développement du nord-ouest parisien. Ainsi, il apparaît comme « *une aubaine pour les personnes travaillant vers Porte de Saint-Ouen ou Porte de Clichy* ». Un actif travaillant Boulevard Hugo à Clichy témoigne de l'intérêt de ce prolongement pour ses déplacements. Un autre participant indique que la ligne 14 est « *une solution idéale* » pour desservir « *la zone d'activité à la limite Saint-Ouen/Clichy* ».

Un participant soutient enfin que le prolongement de la ligne 14 est « *bien projeté sur l'avenir de Paris Nord Ouest et banlieue Nord* ».

Un participant recommande de « *ne pas renouveler la Défense* » en concentrant l'emploi et les zones d'habitat dans des secteurs différenciés, ceci afin de limiter les déplacements domicile-travail.

Le fait non seulement d'être desservi par la ligne 14 pour **Clichy et Saint-Ouen** notamment, et le lien direct avec les « *principaux points d'attrait de la Capitale* », convainc une partie des habitants de ces villes.

Certains font également remarquer que la ligne 14 présente un intérêt pour Saint-Denis et ses alentours, Carrefour Pleyel notamment, qui sont en plein développement, avec l'accueil d'équipements culturels (Centre des archives nationales de France, Cité du Cinéma, et la création de logements sur le territoire de Plaine Commune.

- **Toutefois, certains insistent sur la nécessité de mieux desservir les secteurs enclavés. Certains considèrent que la desserte procurée par le prolongement de la ligne 14 devra être élargie**

Plusieurs participants demandent à ce que certains secteurs soient desservis.

La desserte des nouvelles zones d'habitation et d'emploi, notamment, aux **Batignolles**, est largement commentée (cf. caractéristiques du projet/stations). Les participants soulignent « *l'arrivée massive* » de travailleurs et d'habitants et la nécessité, par conséquent de desservir ce quartier, d'autant que celui-ci souffre d'un « *déficit complet de transport public, de même que le quartier Perreire/Saussure qui sont à proximité immédiate* », comme le fait remarquer **Laurence DOUVIN, conseiller de Paris et administrateur du STIF**.

Plusieurs habitants des Hauts-de-Malesherbes et de la Porte d'Asnières soulignent également leur besoin prégnant d'être desservi par une ligne de métro, eux qui sont très « *isolés* » des transports en commun.

D'autres, au contraire, estiment que certains quartiers seront mal desservis.

Un habitant de Clichy déplore que les habitants de Stains et de Saint-Denis soient mal desservis tandis que ceux de Clichy, Saint-Ouen et Gennevilliers le sont ou le seront par les lignes 13 et 14.

Une habitante de Stains exprime son inquiétude face au projet de prolongement de la ligne 14, qui s'inscrit dans le Grand 8 du Grand Paris, car elle craint que Plaine Commune ne soit considérée comme un territoire de relégation.

Le **STIF** indique que le prolongement de la ligne 14 sera accompagné d'une **réorganisation du réseau de bus**. Les correspondances avec les futures stations du prolongement permettront aux territoires proches d'être reliés à la ligne 14 prolongée.

#### 4.2.7. L'articulation du prolongement de la ligne 14 avec les autres projets de transport en commun

- **L'opportunité du projet réside aussi dans le maillage qu'il permet, non seulement avec la ligne 13, mais aussi avec le reste du réseau de transport.**

Ainsi, un participant estime que « *plus le maillage dans la première couronne est dense, mieux nous nous porterons* ». L'effet escompté étant notamment que « *les heures de pointes [soient] moins aiguës* ».

Plusieurs soulignent le maillage avec le RER C, qui constitue une « *excellente proposition* ».

- **Pour de nombreux participants, ce projet doit être mené de façon conjointe avec d'autres projets de transport en commun (cf. page 46).**

Les participants estiment ainsi qu'il s'agit d' « *une excellente idée, mais à poursuivre par d'autres projets, car [le territoire en question] concerne une énorme population* ». Il leur semble en effet que si le projet est « *complété par d'autres projets (la ligne 4 à Saint-Ouen par exemple), la décharge [de la ligne 13] sera encore plus intéressante* ».

Plusieurs soulignent que le problème principal concerne la désaturation de la ligne 13 : ainsi, « *personne n'est contre la prolongation de la ligne 14, mais tous sont aussi pour vraiment améliorer la situation sur la ligne 13* ».

- **De plus, pour eux, ce prolongement rend « impossibles », les actions ultérieures sur la ligne 13**

En outre, « *il interdit quasiment tout prolongement [de la ligne 13] au-delà de Saint-Denis, la demi fréquence étant trop dissuasive* » pour les voyageurs comme pour les exploitants. C'est en somme « *une solution à courte vue ne permettant pas d'évolution à long terme de la ligne 13* ».

L'articulation du prolongement de la ligne 14 avec les autres projets de transport fait l'objet de nombreuses interventions.

Plusieurs participants évoquent notamment le projet de « *rocade* » **Arc Express**, qui viendrait compléter le maillage du réseau de transport du nord-ouest francilien auquel contribue le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen.

*Un participant estime que la météorisation de la ligne 13 permettrait une désaturation plus importante avec le passage futur de 6 à 8 voitures, de l'ordre de 62% (=50% + 12%) et ce de manière immédiate, et ce d'autant plus avec la liaison créée par le projet Arc Express entre la ligne 13 et la ligne 13 météorisée.*

Plusieurs participants souhaitent également que le prolongement de la ligne 14 soit bien « *raccordé* » au réseau de bus et de tramway desservant ce secteur.

Le **STIF** confirme que le prolongement de la ligne 14 contribuera à **améliorer et densifier le maillage des transports en commun** dans ce secteur de l'Ile-de-France, en assurant une cohérence avec un ensemble de projets de tramway, de métro...

De plus, le prolongement de la ligne 14 n'est pas incompatible avec d'éventuels prolongements ultérieurs de la ligne 13, voire avec un débranchement de la ligne 13. Au contraire, elle facilitera la réalisation de ces solutions (cf. pages 82). En effet, les prolongements de la ligne 13 sont de nature à augmenter la fréquentation de cette ligne déjà saturée. Aussi, pour transporter les nouveaux utilisateurs, il est nécessaire de décharger durablement la ligne 13.

De même, le prolongement de la ligne 14 permettra d'envisager le débranchement de la ligne 13 dans la mesure où les utilisateurs auront une alternative pendant la période des travaux. Mais le projet de prolongement de la ligne 14 doit être suffisamment avancé pour garantir la désaturation de la ligne 13 avant de pouvoir envisager ces autres projets.

Enfin, le **STIF** indique que le projet **Arc Express** fera très prochainement l'objet d'un débat public actuellement en cours de préparation, qui permettra une désaturation supplémentaire de la ligne 13 de l'ordre de 12%. L'articulation avec d'autres projets en cours (T8, T3, T1, ...) est également prévue (cf. Page 58).

▪ **Beaucoup s'interrogent sur l'articulation du prolongement de la ligne 14 avec le Grand Paris**

Plusieurs participants font référence également au projet du « Grand 8 » prévu dans le cadre du Grand Paris.

Certains soulignent le risque de dégradation de l'objectif poursuivi par le prolongement de la ligne 14 de désaturation de la ligne 13 (cf. capacité de désaturation de la ligne 13). D'autres estiment au contraire que la « *compatibilité* », la « *cohérence* » du prolongement de la ligne 14 avec le projet de Grand 8, constitue une opportunité pour disposer de la « *future liaison espérée par tous entre Orly et Roissy* » - dont **Laurence DOUVIN, conseiller de Paris et administrateur du STIF**.

Les participants ajoutent que « *la ligne 14 fera partie du Grand 8 du Grand Paris* », et cela ne fera qu'augmenter encore sa fréquentation par rapport aux 30 000 voyageurs déjà prévus.

Certains même craignent que l'objectif final soit **le prolongement de la ligne** jusqu'à **Stains, Pleyel puis Roissy** ce qui « *annulera les effets* » de désaturation recherchés sur la ligne 13.

Un participant estime « *scandaleux [d'] affirmer que ce projet désaturera la ligne 13* ». Selon lui, « *le désengorgement de la ligne 13 n'est pas vraiment d'actualité, mais c'est bien le prolongement de la 14 jusqu'à Roissy qui est programmé* ». Ils s'estiment trompés et demandent aux « *pouvoirs locaux d'admettre que le prolongement de la ligne 14 sert surtout à préparer le réseau primaire du métro Blanc* ».

**Annick LEPETIT, Adjointe au maire de Paris, chargée des déplacements, des transports et de l'espace public, députée du 17<sup>e</sup> arrondissement**, soutient le projet de prolongement de la ligne 14, qui doit selon elle se réaliser le plus rapidement possible. Elle exprime néanmoins son inquiétude quant au projet du Grand Paris de prolonger la ligne 14 jusqu'à Roissy, ce qui, selon elle, rendrait la solution nettement moins efficace en termes de désaturation de la ligne 13.

Le **STIF** indique que les caractéristiques principales du projet de métro du **Grand Paris** sont peu connues, le STIF ne disposant pas d'autres informations que celles rendues publiques. En se fondant sur ces éléments, il apparaît que le prolongement de la ligne 14 présente un tracé compatible avec la dorsale du Grand Paris.

Le **STIF** précise que les promoteurs du Grand Paris devront vérifier la compatibilité d'un prolongement à Roissy avec l'objectif de désaturation de la ligne 13.

Le représentant de **l'Etat** indique qu'un Débat public sera prochainement organisé sur le Grand Paris.

### 4.3. Les caractéristiques du projet

#### 4.3.1. Les stations du prolongement

##### ❖ Une station à Rome (en correspondance avec la ligne 2)

- **De nombreux participants estiment qu'une correspondance avec la ligne 2 à la station Rome participe de la desserte du quartier et du maillage efficace avec le réseau existant.**

Un internaute affirme qu'« *il est inconcevable de considérer comme optionnelle la station Rome L14 (correspondance avec la ligne 2)* ». De même, un autre considère que « *pour désengorger le quartier des Batignolles* », il faut « *aller au bout de l'idée* ». Un riverain invite à ne pas confondre « *rapidité avec erreur d'aménagement* ».

Un internaute rappelle que « *la ligne 2 est la première ligne est-ouest qu'on croise en venant du nord* ». Un autre estime qu'une correspondance à Rome permettrait de « *relier les lieux touristiques (Etoile, Montmartre)* ». Un autre met en avant « *la desserte vers la Défense des personnes qui viennent de Clichy sur la nouvelle ligne 14 via la correspondance avec la ligne 2 puis la 1* », à un coût jugé « *contenu* ».

Un participant estime que l'absence de station à Rome « *diminuera grandement l'efficacité du report 13→14* ». Un riverain affirme que « *la désaturation sera parfaite si on lève l'option sur la station Rome* ». Un usager de la ligne 13 estime cette correspondance « *idéale* » pour le quartier. Un internaute cite la position de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) qui affirme selon lui que « *la création de la station Rome augmenterait l'effet de décharge de la ligne 13* ».

Afin de « *soulager la station Place de Clichy* », qui permet la correspondance entre la ligne 2 et la ligne 13, un internaute juge une station à Rome « *justifiée* ». Identifiant le tronçon le plus chargé de la ligne 13 entre les stations Place de Clichy et La Fourche, un riverain juge « *impératif de prévoir un arrêt à Rome sur la ligne 14 prolongée* » afin de « *décharger la station Place de Clichy* ».

Un riverain estime tout aussi « *impératif* » d'« *alléger la station Saint-Lazare en y évitant les changements* », ce qui justifie selon lui un arrêt à la station Rome, où il y a « *moins de couloirs et moins de monde* ». Un internaute classe la correspondance à Rome dans « *les mesures urgentes* » pour la désaturation de la ligne 13.

- **Quelques avis estiment que la correspondance à Rome aurait un faible impact sur la désaturation de la ligne 13, voire ne serait pas nécessaire.**

Un internaute considère qu'« *une correspondance de la L14 avec la L2 à Rome semble naturelle, mais pas forcément urgente* ». Un autre internaute n'estime « *pas utile* » cette correspondance, invoquant le nombre « *faible* » de passagers qui descendent à cette station.

Un riverain estime la station Rome « *suffisamment desservie compte tenu de la population environnante* ». Un autre affirme que la station Rome « *ne s'impose pas* », car elle serait déjà « *bien connectée* » à la station Place de Clichy. Un troisième critique l'implantation d'une « *station intermédiaire à Rome qui freinera le parcours* ».

Certains estiment que la station Rome est « *trop proche de Saint-Lazare* » pour vraiment desservir de nouveaux quartiers. D'autres affirment qu'elle est aussi « *trop loin de la ZAC des Batignolles* », donc inefficace dans la desserte de ce nouveau quartier.

Pour **Laurence DOUVIN, conseiller de Paris et administrateur du STIF**, « *la station Rome n'est pas justifiée* ». Pour une **élue du 17<sup>e</sup> arrondissement**, « *l'intérêt de la station Rome est secondaire* ».

- **Peu d'avis se prononcent en faveur d'une correspondance à la station Villiers.**

Selon un usager, la station Villiers offre « *davantage de correspondances* » que la station Rome. Mais cette position demeure minoritaire.

Le **STIF** indique qu'une **correspondance avec la ligne 2 à Rome** permet d'effectuer des déplacements en rocade. Toutefois, les prévisions de trafic ont mis en évidence l'effet **marginal de cette station sur la désaturation de la ligne 13**.

L'intérêt de réaliser cette station est à examiner au vue de l'objectif de garantir une vitesse commerciale élevée, garant de l'attractivité de la ligne 14 et de son efficacité pour désaturer la ligne 13. Or, la vitesse élevée de la ligne 14 (40 km/h) est permise par des **distances moyennes importantes entre les stations** : 1,1 km en moyenne contre 500 m dans Paris pour les autres lignes du métro. Ainsi, le nombre optimal de stations devra être déterminé pour ne pas dégrader la vitesse élevée de la ligne 14.

Le **STIF** indique qu'il prend en compte les remarques de la concertation : le STIF étudiera l'intérêt de réaliser ou non une 4<sup>ème</sup> station et la question de sa localisation à Rome ou Pont-Cardinet. Il poursuivra cette étude en tenant compte de son impact sur la vitesse de la ligne 14, ainsi que de son attractivité et sa capacité à désaturer la ligne 13.

#### ❖ Variantes de position de la station Porte de Clichy et desserte de la commune de Clichy

- **La variante B de l'emplacement de la station Porte de Clichy est plébiscitée.**

De très nombreux avis se prononcent en faveur de la solution B, qui consiste à implanter la station sous l'avenue de la Porte de Clichy et le boulevard Berthier. Un riverain appelle à « *tout miser sur l'arrêt Porte de Clichy en solution B* ».

Certains avis justifient cette variante par les projets d'aménagement du quartier. Un riverain considère que la solution B est « *la plus proche pour desservir la future cité judiciaire* ». Plus globalement, un autre riverain estime que pour « *la création de la zone Clichy Batignolles* », le choix de « *la solution B pour la station Porte de Clichy paraît préférable* ».

- **Certains avis remettent en cause le choix de la station Porte de Clichy.**

Certains avis estiment préférable d'implanter une station dans la commune de Clichy, pour desservir la Commune. Un internaute propose notamment de « *faire la station de correspondance à Mairie de Clichy plutôt qu'à la Porte de Clichy* ». Un riverain estime que la station Mairie de Clichy est celle « *où il y a plus de monde* ». Un usager considère que la station Porte de Clichy « *ne répond pas suffisamment aux besoins des clichois en termes de proximité d'accès* ». Un riverain estime même qu'à l'heure actuelle, la ligne 14 « *ne s'arrête pas à Clichy mais à Saint-Ouen* ».

Certains avis jugent par ailleurs qu'un arrêt à la Porte de Clichy n'aurait pas un impact significatif sur la désaturation de la ligne 13. Un internaute considère notamment qu'implanter une station à Mairie de Clichy permettrait un « *déchargement de la ligne 13 bien meilleur* ».

Le **STIF** rappelle que **deux stations** bénéficieront aux habitants et employés de **Clichy-la-Garenne** :

- la station Porte de Clichy, permettra d'accéder au Sud de la commune,
- la station Clichy Saint-Ouen, présente une aire d'attractivité qui couvrira l'Ouest de la commune.

Le **STIF** indique prendre en compte la remarque issue de la concertation et précise, pour la station Porte de Clichy, que les deux positions de stations envisagées seront approfondies dans la suite des études.

- **La desserte du quartier de la Porte d'Asnières est mise en avant par un nombre important d'avis sur le sujet.**

De nombreux avis réclament une station à Porte de Clichy afin de desservir le quartier autour de la Porte d'Asnières, jugé insuffisamment équipé en transports en commun.

Un internaute invite notamment à « *tenir compte du fait que les résidents de la porte d'Asnières sont très pénalisés par les encombrements de circulation automobile, et que la station de métro la plus proche est à près d'un kilomètre* ». Un riverain se dit « *particulièrement concerné par le manque de métro à proximité* ».

Certains internautes estiment par ailleurs qu'un arrêt à la station Porte de Clichy participe de la desserte du futur quartier des Batignolles. Un internaute juge notamment « *naturel et indispensable* » de prendre en compte le prolongement de la ligne 14 « *avec un arrêt Porte de Clichy* » dans le « *dossier d'aménagement de l'emprise Batignolles* ».

Certains avis rappellent que le quartier connaît une croissance démographique. Un riverain considère que « *le nombre d'habitants a augmenté* ».

La ZAC des Hauts de Malesherbes est identifiée comme l'une des raisons de cette augmentation : un internaute évoque « *2 500 habitants* » installés dans un secteur « *très mal desservi* ». Un riverain parle d'un « *nouveau quartier oublié pour le transport* ».

Le STIF indique que le **prolongement du tramway T-3** depuis la Porte de la Chapelle (travaux en cours) jusqu'à la Porte d'Asnières permettra de désenclaver le secteur et d'offrir une correspondance avec la station de métro Porte de Clichy desservie par les lignes 13 et 14.

#### ❖ **Une station pour desservir Saint-Ouen**

##### ▪ **Les avis s'expriment en faveur du choix des stations pour desservir Saint-Ouen**

A l'instar d'un usager qui trouve « *très intéressant* » le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, la plupart des avis exprimés sont favorables à ce terminus.

##### ▪ **Ils mettent en avant le développement urbain et économique de la commune pour justifier cette implantation.**

Un internaute juge cette desserte par les deux futures stations Clichy-Saint-Ouen RER et Mairie de Clichy « *indispensable* », car elle prend en compte « *l'augmentation du nombre d'habitants dans les nouveaux quartiers des Docks en construction* ».

**Rémi FARGEAS, adjoint au maire de Saint-Ouen chargé du Plan de déplacement, de transports, de stationnement et de circulation**, souligne que « *le prolongement de la ligne 14 est intéressant* » parce qu'il permettra « *d'attirer de l'activité dans le quartier des Docks* ».

##### ▪ **Certains avis remettent en cause le choix des stations pour desservir Saint-Ouen.**

### 4.3.2. La station supplémentaire

#### ❖ **Une correspondance à Pont Cardinet**

Si la station Porte de Clichy prévue dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 14 est destinée à desservir le futur quartier des Batignolles, cela ne satisfait pas un nombre important de participants - la plupart résidents du 17<sup>e</sup> arrondissement - qui demandent une station à Pont Cardinet.

Lors de la permanence du garant tenue à la mairie du 17<sup>e</sup> arrondissement, ce fut le motif de visite de 3 des 6 personnes rencontrées.

##### ▪ **De nombreux avis mettent en avant la mauvaise desserte d'une partie du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris**

Pour un internaute, il est « *indispensable de desservir le quartier de la gare Cardinet qui, en-dehors du train et d'une ligne de bus, est complètement isolé des principaux transports* ». Un autre internaute rappelle que le projet n'est pas « *un réseau express* », et qu'il a pour vocation de « *desservir les quartiers Rome et Pont Cardinet* ». Un internaute évoque un « *secteur enclavé* »,

tandis qu'un autre évoque le caractère « *primordial* » de l'implantation d'une station située « *boulevard Berthier, côté Hauts de Malesherbes* ». Ce dernier déplore le fait d'« *être plus isolé que la banlieue* ». Un riverain estime que les habitants du quartier sont des « *laissés pour compte* ». Un autre internaute rappelle qu'« *aucune ligne de métro ne dessert cette zone* ». Pour résumer, un internaute évoque un « *réel besoin en transports, pour rompre l'isolement du quartier* ».

La mauvaise desserte du quartier est souvent évoquée par les avis. Pour un internaute, il y a « *un réel besoin de transports en commun* » dans le quartier. Selon un autre, les habitants « *manquent cruellement d'une bonne desserte en métro* », ce qu'il considère comme une « *anomalie* ». Un riverain met en avant « *l'engorgement quotidien entre rue de Rome et rue Cardinet* ». Un internaute invite les décideurs à « *écouter les besoins des riverains* ».

Si la desserte n'est pas inexistante, elle est généralement considérée comme notoirement insuffisante. Un internaute juge que « *le quartier Clichy-Batignolles ne pourra être uniquement desservi par la Porte de Clichy et Brochant, actuellement ultra saturées via la Ligne 13* ». Le réseau Transilien « *entre Pont Cardinet et Saint-Lazare* » est jugé « *peu fiable et peu pratique* » par certains avis.

Pour justifier l'implantation à Pont Cardinet, un autre internaute déplore que les stations environnantes soient situées « *trop loin à pied* ». La position de la station est jugée centrale, « *à mi-chemin entre Rome et Place de Clichy* ». L'accent est aussi mis sur les correspondances avec le réseau Transilien, pour « *éviter de se rendre jusqu'à Saint-Lazare* », considéré par un internaute comme « *un pôle déjà bien chargé* ».

- **Un grand nombre d'avis mettent en avant le développement du secteur des Batignolles pour justifier l'implantation de stations**

Un internaute évoque le « *chamboulement du quartier Porte de Clichy* », qui justifie que « *la ligne 14 s'installe à cet endroit* ». Un autre rappelle l'implantation du « *futur éco-quartier Clichy-Batignolles où, en plus des logements, de très nombreux bureaux sont prévus* ». Un participant invite à considérer ce prolongement dans une zone qui va « *véhiculer plus de voyageurs, au vu des constructions à venir* ». Un internaute aborde la mission du prolongement de la ligne 14, qui devra « *desservir les nouveaux quartiers de Cardinet et de la cite judiciaire* ». Un autre dit accorder « *beaucoup d'attention au projet de construction de 10 immeubles tours sur le site Cardinet, qui amèneront 20 000 nouveaux résidents* ».

- **Les projets de développement (éco-quartier, cité judiciaire) constituent la justification première du projet, selon les avis exprimés.**

Les projets d'un quartier en plein développement sont très largement évoqués dans les avis. Un usager estime « *logique* » l'implantation d'une station à Pont Cardinet, en raison de « *toutes les constructions qui s'annoncent* ».

Plus spécifiquement, le quartier des Batignolles est principalement évoqué. Pour un internaute, il s'agit de « *ne pas oublier l'aménagement du site des Batignolles* ». Un internaute évoque « *100 000 m<sup>2</sup> de bureaux* », tandis qu'un autre met l'accent sur les « *nombreux nouveaux logements* ». Un internaute avance le chiffre de « *3 500 nouveaux logements* ».

Le projet de cité judiciaire est aussi évoqué : considéré comme une réserve de « *10 000 employés* » par un internaute, il est souvent mis en avant pour justifier du développement du quartier. « *L'arrivée du Tribunal de grande instance et de la police judiciaire* » est citée par un internaute pour appeler à « *ne pas passer à côté de cette occasion* ». Certains vont même plus loin : un internaute estime par exemple que le projet sera un « *désastre* » si les projets de transports ne suivent pas le développement du quartier.

Au-delà des projets, les avis mettent en avant le développement démographique du quartier, ainsi que l'attractivité induite par la construction de bureaux. Les chiffres divergent selon les avis, l'un évoquant « *15 000 habitants supplémentaires* », l'autre allant jusqu'à « *25 000 arrivants* ». Mais à l'image d'un riverain, un grand nombre d'avis mettent en valeur « *l'immense réservoir actuel et potentiel* » du quartier.

Selon **Fabienne GASNIER, conseiller de Paris, déléguée du maire**, l'implantation d'une station à Pont Cardinet se justifie « *tant par les nouveaux habitants [du quartier] Clichy Batignolles qui*

vont s'installer, que par les habitants du quartier Legendre/Levis, auxquels il serait offert des possibilités de transport supplémentaires et attendues ».

Selon **Brigitte KUSTER, maire du 17<sup>e</sup> arrondissement**, le prolongement de la ligne 14 est la solution la plus pertinente et la plus intéressante. Néanmoins, elle regrette l'absence d'arrêt à la station Pont Cardinet. Elle juge « irresponsable » de ne pas saisir l'occasion de desservir ce quartier.

- **Une alternative à la ligne 13 est aussi évoquée pour justifier l'implantation d'une station à Pont Cardinet.**

Un usager estime qu'un arrêt à Pont Cardinet de la ligne 14 permettrait aux usagers d'utiliser « cette station plutôt que de se rendre à Brochant ou La Fourche », et que « cela désengorgerait les sorties de métro pour les correspondances à Saint Lazare ».

Considérant que « le gros de l'encombrement de la 13 se situe entre Place Clichy et Brochant », un internaute estime « nécessaire de la désaturer vers Brochant-Cardinet ». De même, un internaute estime que « la ligne vers Asnières est bien plus saturée », ce qui justifie l'emplacement d'une station à Pont Cardinet.

**Le Comité des Usagers de la Ligne 13 Asnières Genevilliers** indique sa préférence pour le débranchement, plus efficace selon lui pour désaturer la ligne 13. Si le projet venait à se faire, il estime qu'une station doit être implantée à Pont Cardinet.

Le **STIF** rappelle que l'éventualité d'une station de la ligne 14 en correspondance avec la gare de Pont Cardinet n'a pas été étudiée dans le cadre des études NOPC ni du DOCP. De plus, la délibération du conseil du STIF qui a adopté le prolongement de la ligne 14 est antérieure aux propositions relatives à la gare de Pont Cardinet.

Toutefois, le **STIF** partage l'avis selon lequel **l'enjeu d'améliorer la desserte de la gare de Pont Cardinet** est important au vue des développements urbains en cours et rappelle que cette question est prise en considération.

En effet, les **renforts d'offre envisagés** en lien avec le prolongement de la ligne E du RER à l'Ouest permettraient de passer à l'heure de pointe de 12 (fréquence actuelle) à 28 trains **Transilien** marquant l'arrêt. Ce niveau d'offre est équivalent à ce que l'on trouve sur une ligne classique du métro parisien (un train toutes les deux minutes environ)

Enfin, Le **STIF** indique qu'il prend en compte les remarques de la concertation : concertation : le STIF étudiera l'intérêt de réaliser ou non une 4<sup>ème</sup> station et la question de sa localisation à Pont-Cardinet ou Rome. Il poursuivra cette étude en tenant compte de son impact sur la vitesse de la ligne 14, ainsi que de son attractivité et sa capacité à désaturer la ligne 13. Au même titre que pour une correspondance supplémentaire à la station Rome, la question de l'impact d'une station supplémentaire sur la vitesse, l'attractivité de la ligne 14 et son efficacité à désaturer la ligne 13, sera prise en compte.

#### 4.3.3. Les tracés complémentaires

##### ❖ Prolongement jusqu'à Carrefour Pleyel

- **Certains avis estiment que le prolongement de la ligne 14 ne doit pas s'arrêter à la station Mairie de Saint-Ouen, mais à Carrefour Pleyel, en raison du développement du quartier d'affaires.**

Les avis exprimés sur le sujet appellent à « prolonger jusqu'à Carrefour Pleyel », qui, pour de nombreux avis, est « une station de métro qui dessert un quartier d'affaires de plus en plus important ». Un internaute rappelle que « des milliers de salariés » viennent y travailler « chaque jour ». Un internaute évoque aussi le projet de Cité du cinéma, qui s'étendra sur « sur 62 000 m<sup>2</sup> » pour justifier l'implantation.

❖ **Prolongement jusqu'à Saint-Denis** (secteur Pleyel, stade de France et Université)

- **Certains avis souhaitent que la ligne 14 ait une correspondance avec le RER D à Saint-Denis.**

Un internaute estime notamment que « *le terminus devrait se trouver à la Gare de Saint-Denis* », car cette gare connaîtrait une affluence de « *60 000 voyageurs par jour* ». D'autres y voient un effet plus important sur la désaturation de la ligne 13, comme ce riverain qui explique « *qu'une bonne partie des voyageurs de la ligne 13 sont issus de voyageurs de Saint-Denis* ».

La desserte du Stade de France est aussi souvent évoquée par les avis demandant le prolongement jusqu'à Saint-Denis. Un usager estime ainsi que cette desserte rendrait « *les soirs de match plus faciles pour ceux qui viennent y assister* ». Un riverain y voit « *une bonne alternative à la ligne 13* », tandis qu'un usager appelle les décideurs à « *prendre en compte cette réalité* ».

**Patrick BRAOUEZEC, député de Seine-Saint-Denis et président de Plaine Commune**, propose prolonger la ligne 14 du métro jusqu'à la station Carrefour Pleyel et la gare de Saint-Denis. La connexion de la ligne 14 à la gare de Saint-Denis permettrait de créer un pôle fort en banlieue.

Le **STIF** note que le **tracé du prolongement de la ligne 14** (son orientation Nord-Est) est compatible avec un prolongement en direction du secteur Pleyel.

La **DREIF** rappelle que « *le projet du Grand Paris prévoit le prolongement de la ligne 14 via Carrefour Pleyel jusqu'à Roissy* ». Il annonce qu'un schéma précisant les modalités du prolongement est « *en cours d'élaboration* ». Enfin, un débat public est prévu à l'automne. De plus, le STIF indique qu'il prend compte de la remarque formulée au cours de la présente concertation et souhaite que soit examinée les conditions d'accès à certaines stations : Gabriel Péri (sur la branche Asnières-Gennevilliers) et Basilique de Saint-Denis (sur la branche de Saint-Denis).

#### 4.3.4. Les nuisances et les impacts du chantier

- **Certains avis expriment des inquiétudes sur les modalités du chantier et ses nuisances potentielles.**

Un riverain s'inquiète quant à la « *solidité de certains immeubles* ». Il évoque aussi la « *nuisance sonore des travaux la nuit pendant 4 ans* » et le « *risque de glissement de terrain* ». Un autre habitant s'inquiète du passage de la ligne 14 sous le faisceau ferroviaire de Saint-Lazare qui présente un risque d'« *affaissement* ».

**François Lebel, Maire du 8<sup>ème</sup> arrondissement de Paris**, estime que les nuisances des travaux seront localisées dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement, et demande en conséquence que les riverains du 8<sup>ème</sup> arrondissement, et plus généralement les riverains du projet, soient informés des modalités relatives aux travaux.

Le **STIF** et la **RATP** indiquent que les mesures seront prises pour **limiter l'impact du chantier** sur la vie locale. Par ailleurs, la **RATP** indique qu'une contre-expertise relative aux méthodes de construction et d'exécution des travaux sera conduite, de manière à **prévenir tout risque** pour l'environnement humain, urbain et naturel des sites dans lesquels le prolongement de la ligne 14 s'inscrit (cf. page 53).

## 4.4. La mise en œuvre du projet

### 4.4.1. Le calendrier

De nombreux participants font part de leur regret concernant la durée avant la mise en service du projet. L'échéance lointaine paraît en décourager certains, tandis que d'autres, qui insistent sur la nécessité d' « *agir vite* » (cf. page 61), poussent au démarrage des travaux dès « *demain matin* ».

Les usagers craignent, en faisant référence à leurs conditions de transport sur la ligne 13, une « *situation inchangée pendant sept ans* ».

**Guy SCHMAUS, sénateur honoraire et conseiller municipal clichois**, regrette que la mise en service n'ait lieu qu'en 2017.

Ainsi, les futurs utilisateurs estiment que les « *trois* »/ « *quatre* » ans préalables de concertation et d'études ne sont pas nécessaires, car on sait d'ores et déjà que « *le métro est d'utilité publique* » ; « *autant quatre ans pour faire les travaux* », cela leur semble compréhensible, car il s'agit d'un « *chantier considérable* », mais « *quatre ans pour la phase d'études et de consultation du public ça [leur] semble complètement délirant* ». Un participant prend l'exemple du métro madrilène de cinquante kilomètres de long, et pour lequel il a fallu quatre ans, car il n'y a pas eu d'enquête publique.

Quelques participants souhaitent ainsi que l'on « *arrête de se poser des questions* », et que l'on aboutisse à un « *consensus collectif* » afin d'accélérer la mise en œuvre du projet.

Plusieurs estiment donc que les délais peuvent être « *raccourcis* » et invitent la maîtrise d'ouvrage à se « *dépêche[r] de prendre une décision* ».

Plusieurs souhaitent ainsi une mise en service en 2015, certains soulignant qu'aux Batignolles, le Tribunal de Grande Instance (TGI) ainsi que les « *premiers bâtiments sortiront de terre* » à cette date.

**Brigitte KUSTER, maire du 17<sup>e</sup> arrondissement**, ainsi que d'autres élus de cet arrondissement, estime « *aberrant* » que la mise en service ne soit prévue que pour une « *échéance si lointaine* », et demandent qu'elle soit ramenée à 2015, en raison du développement du quartier Batignolles notamment.

Des participants, étudiants, actifs, personnes âgées, soulignent en effet qu'en 2017 ils ne seront « *plus là* ».

Certains proposent de « *faire une mise en service en deux temps* ».

D'autres, enfin, sont d'autant plus réservés sur le calendrier du projet qu'ils semblent « *dubitatif[s]* » quant à la tenue effective de la date de mise en service, en raison des aléas liés aux travaux : « *2017 c'est dans sept ans sans parler du retard que prendront les travaux !* », car, « *en comptant les retards, on arrive à 2020 !* ».

Le **STIF** reconnaît que l'échéance de 2017 peut sembler lointaine au vue de l'urgence de la situation de la ligne 13. Toutefois, le **calendrier optimisé** tient compte des procédures réglementaires et de l'ampleur des travaux à réaliser (cf. page 50). De plus, depuis la décentralisation du STIF, les études et la concertation ont été menées sur un délai court.

Le **STIF** rappelle les mesures de court et moyen termes mises en œuvre sur la ligne 13 (cf. page 44) d'ici au prolongement de la ligne 14.

#### 4.4.2. Le coût

- **Pour certains, le coût du projet est raisonnable vue son ampleur**

Quelques participants estiment que le prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13 représente un « *coût raisonnable* » constitue une solution « *efficace en termes de budget (...) qu'en tout état de cause il faut retenir* ».

Certains pensent que le coût du projet est élevé mais qu'il s'agit d'un projet « *porté sur l'avenir* » que l'on doit réaliser.

- **Pour d'autres, le coût du projet est très important**

D'autres jugent le coût du projet élevé comparativement aux alternatives (cf. paragraphe 2.)

D'autres estiment que le projet « *coûte une fortune* ». Un participant considère que le coût du prolongement de la ligne 14, « *voté* » pour 950 millions d'euros (en référence aux conditions économiques de 01-2008) a finalement été augmenté de 6% par rapport au coût de 890 millions d'euros, exprimé aux conditions économiques de 01-2007. Un autre recommande donc de « *réduire le coût du projet* ». Quelques participants estiment les coûts du projet sont sous-estimés, des travaux importants impliquant généralement des imprévus. L'un d'entre eux cite l'exemple de la construction de ligne 14 (entre Bibliothèque François Mitterrand et Madeleine) dont le coût a été, selon lui, sous-estimé de 40%.

Le **STIF** indique avoir fixé un **coût objectif** pour ce projet de transport de grande ampleur et met en place une contre **expertise** permettant de s'assurer de l'optimisation du coût du projet.

- **Certains remettent en doute les estimations économiques du projet par le STIF**

Certains participants proposent de comparer les coûts des différentes solutions proposées pour désaturer la ligne 13. Ainsi, ils sont plusieurs à estimer que le coût de la météorisation de la ligne 13 et le coût du prolongement de la ligne 14 sont « *proches* ».

Un partisan de la météorisation de la ligne 13 fait remarquer que cette solution permet d'obtenir un coût raisonnable tout en faisant « *d'une pierre deux coups* » (prolongement de la ligne 14 sur une des branches de la ligne 13, et débranchement de celles-ci).

Un défenseur de la solution de petite météorisation de la branche Asnières remet en question les méthodes de calcul de la maîtrise d'ouvrage. Il s'étonne ainsi que le prolongement de la ligne 14 coûte « *890 millions d'euros pour la réalisation de 5,5 km de tunnels et construire 3 nouvelles stations* » alors que la météorisation de la ligne 13 s'élève à « *environ 1 500 millions d'euros pour réaliser un tunnel qui irait jusqu'à Brochant ou Porte de Clichy, agrandir les stations trop courtes et automatiser la branche d'Asnières* ».

Au contraire, d'autres participants estiment que le prolongement de la ligne 14 représente « *la formule la plus intéressante et sans doute la moins coûteuse pour désaturer la ligne 13* ».

Un participant souligne que le débranchement de la ligne 13 coûte moins cher que le prolongement de la ligne 14. Un participant avance le chiffre minimum de 640 millions d'euros (aux conditions économiques de 01-2007) pour le débranchement de la branche Saint-Denis.

Les défenseurs d'une station intermédiaire à Pont Cardinet sur le tracé du prolongement de la ligne 14 estiment que « *les coûts supplémentaires engendrés par cette nouvelle station, s'ils sont ramenés au coût global du projet (1 200 millions d'euros), ne sont pas si importants* ». L'un d'entre eux explique que ces coûts « *seront amortis d'autant plus facilement que de nombreuses entreprises souhaiteront s'installer dans cette zone* » et cite l'exemple de la station Cour Saint Emilion, au sud-est de Paris sur la ligne 14.

Le **Comité des Usagers de la Ligne 13 Asnières-Gennevilliers** estime que, dans le comparatif qui a été établi et qui est présenté dans le dossier de concertation, le coût de la météorisation de la ligne 13 a été surévalué, et le coût de création d'un tunnel pour le prolongement de la ligne 14, lui, sous-estimé.

Selon lui, le coût de cette solution – évalué à 800 M € (aux conditions économiques de 01-2007) : « 510 M€ d'euros le prolongement de la ligne 14 de St Lazare à Porte de Clichy auxquels il faut ajouter 250 à 300 M€ pour la météorisation de la ligne 13 et la construction d'un nouveau garage », hors matériel roulant -, doit, de plus, être relativisé en fonction de l'ambition qui serait poursuivie.

**Les partisans de cette solution « 2 en 1 » estiment qu'elle vient « enrichir », « réorienter » le projet du STIF.** Ainsi, ils sont nombreux à demander une étude plus approfondie de celle-ci.

Le **STIF** indique que **l'évaluation du coût** des différents projets alternatifs (météorisation ou débranchement de la ligne 13, prolongement de la ligne 4, métro de rocade et prolongement de la ligne 14) a été réalisée avec le même degré de précision pour l'ensemble des projets alternatifs dans le cadre des études NOPC. Par ailleurs, des risques particuliers associés aux enjeux de dépollution et géotechniques ont fait l'objet d'une estimation, ce qui permet de renforcer la solidité de l'analyse des coûts du projet.

Pour mémoire, le STIF rappelle que les estimations ont mis en évidence un coût particulièrement élevé de la météorisation de la ligne 13 (1,36 à 1,67 milliard d'euros en valeur 01-2007). Le débranchement de la ligne 13 (640 à 860 millions d'euros en valeur 01-2007) présente un coût équivalent au prolongement de la ligne 14 (890 millions d'euros en valeur 01-2007).

#### 4.4.3. Le financement

- **Plusieurs avis des participants portent sur le financement du projet et notamment la répartition de celui-ci entre les différents partenaires.**

Un participant s'interroge sur les institutions et collectivités qui sont mises à contribution pour financer le projet : « *l'Etat, la Région, le Département ?* ». Un autre recommande de faire un « *travail de réflexion bien conduit, des études financières aussi bonnes que possible* » afin que le projet obtienne « *le feu vert des bailleurs de fonds* ».

**Anne-Laure PEREZ, conseillère municipale de Gennevilliers**, déléguée aux services publics, demande aux intervenants un point sur l'état du financement des transports franciliens par l'Etat et par les entreprises.

Quelques participants interviennent sur la participation de l'Etat au financement du projet. Un participant demande à l'Etat de ne pas se concentrer sur la « *rocade de métro dans le cadre du Grand Paris* », et de « *mettre les moyens financiers dans les lignes "populaires" comme la ligne 13 ou le RER A* ». **Le Comité d'usagers de la ligne 13 Saint-Denis** estime que le désengagement de l'Etat est palpable.

- **Certains proposent de mettre à contribution les entreprises dans le financement du projet.**

Un participant demande si la participation des entreprises est prévue. La Confédération Nationale du Logement (**CNL**) de **Saint-Ouen** évoque également le problème de l'absence de financement par les entreprises alors que celles-ci sont nombreuses à Saint-Ouen (il cite notamment les groupes Danone, Nokia, Alstom) et profitent des projets de transport en commun.

Quelques participants s'interrogent sur la part qui reste à financer pour la réalisation du projet. Une habitante de Saint-Denis demande des précisions sur la part non financée du projet.

**Le Comité d'usagers de la ligne 13 Asnières Gennevilliers**, souligne qu'un quart du financement du projet de prolongement de la ligne 14 n'est pas assuré et que cela peut avoir une incidence sur ses conditions de réalisation.

**Annick LE PETIT, adjointe au maire de Paris chargée des déplacements, des transports et de l'espace public et députée de la 17<sup>e</sup> circonscription de Paris**, alerte les participants sur le fait que les « *jeux ne sont pas faits* » et qu'il manque « *un bout de financement* » et invitent donc tous les partenaires à se mobiliser pour la suite.

**Sabri LABIODH, conseiller municipal du 17<sup>e</sup> arrondissement,** attire l'attention sur le fait qu'un quart du financement manque encore au projet ; il estime que cette part revient à l'Etat.

Le **STIF** rappelle que le prolongement de la ligne 14 destiné à désaturer la ligne 13 a fait l'objet d'un engagement financier important de la part des collectivités locales qui couvre aujourd'hui environ les 2/3 du coût du projet : 300 millions d'euros pour la Région Ile-de-France, 200 millions d'euros pour la Ville de Paris, 60 millions respectivement pour les Conseils généraux de Seine Saint-Denis et des Hauts-de-Seine.

A ce stade du projet, il est exceptionnel de disposer d'un budget acté aussi important. Cela traduit la volonté des financeurs de voir aboutir ce projet. L'Etat ne s'est pas encore prononcé sur sa participation financière.

# CONCLUSION

## Les enseignements de la concertation pour le STIF



## 1. LA QUALITE DE LA CONCERTATION

Le STIF se félicite de la richesse des avis exprimés et de la pluralité des contributions à la concertation. Il souligne que le public et l'ensemble des acteurs concernés (associations, élus, usagers, ...) ont été nombreux, mobilisés et impliqués.

Le STIF note que les trois rencontres voyageurs ont constitué une modalité innovante de la concertation, qui a permis à la maîtrise d'ouvrage d'échanger directement avec les usagers de la ligne 13 et 14.

## 2. LES PRINCIPALES THEMATIQUES DEBATTUES

### • **L'urgence de répondre à la saturation de la ligne 13**

Le STIF a pris acte de l'ensemble des témoignages et avis exprimés sur la situation actuelle de la ligne 13 relatifs aux :

- situations de saturation et à l'inconfort en résultant
- mesures à court et moyen termes prises ou à mettre en place
- prolongement de la ligne 14
- alternatives au prolongement de la ligne 14 (débranchement/dédouement, météorisation, prolongement de la ligne 4 et toutes autres mesures...).

### ▪ **Les principales caractéristiques du projet**

Les principales caractéristiques débattues en concertation portent sur :

- les causes des difficultés de la ligne 13,
- l'intérêt des solutions alternatives au prolongement de la ligne 14,
- les mesures de court et moyen termes : l'offre bus, les porte-palières, OURAGAN, l'augmentation de la fréquence sur la ligne, la rénovation des rames...
- les objectifs du prolongement de la ligne 14,
- l'amélioration du maillage du réseau de transport en commun et la desserte de secteur faisant l'objet de développement urbain,
- la performance de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13 de manière significative.
- les travaux du prolongement de la ligne 14,
- l'évaluation des coûts du projet et le financement des travaux,
- le calendrier de l'opération.

## 3. LES POINTS DE CONVERGENCE

### ▪ **Des conditions de transport difficiles et l'urgence à agir sur la ligne 13**

Le STIF a pris acte du constat partagé mettant en évidence des conditions de transport difficiles pour les usagers résultant d'une ligne 13 saturée. Le STIF confirme l'enjeu de l'urgence à agir.

### ▪ **L'opportunité du prolongement de la ligne 14**

Le STIF note que **l'opportunité du prolongement de la ligne 14**, notamment les avantages/bénéfices (efficacité, attractivité, accessibilité...), a été reconnue au cours de cette concertation.

De plus, ce projet est une solution pertinente et pérenne, qui répond aux trois objectifs de désaturation de la ligne 13, de maillage du réseau de transport en commun et de desserte des secteurs en développement urbain.

Pour justifier ce choix, le STIF rappelle les éléments suivants.

. La désaturation de la ligne 13 sera **importante et durable**.

Selon les prévisions de trafic, la désaturation est estimée à plus de 25% sur le tronçon entre deux stations le plus chargé à l'heure de pointe du matin. Ce niveau de désaturation permet à la ligne d'absorber même une croissance moyenne dynamique du trafic annuel de l'ordre de 2% pendant les 12 à 15 ans prochaines années, sans craindre une re-saturation de la ligne 13.

. La désaturation de la ligne 13 **résulte du report d'un nombre important de voyageurs de la ligne 13 vers la ligne 14.**

Les usagers de la ligne 13 se reporteront sur la ligne 14 car c'est une **ligne rapide**, offrant d'autres destinations, maillée au réseau de transport et présentant une **qualité de service élevée** (fréquence, régularité...). La vitesse moyenne de circulation de cette dernière née du réseau s'élève en effet à 40 km/h (contre 25 km/h pour les autres lignes du métro).

Cette vitesse procure un **gain de temps** important. Ainsi, le gain de temps estimé pour un trajet entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Lazare est de 5 minutes par trajet.

De plus, les usagers de la ligne 13 bénéficieront de **correspondances** courtes et confortables avec les deux branches de la ligne 13 à Porte de Clichy et à Mairie de Saint-Ouen entre les lignes 13 et 14.

. La désaturation de la ligne 13 s'appuie sur une **ligne puissante et efficace.**

En effet, la ligne 14 présente la **capacité de s'adapter** à une fréquentation plus importante, dans la mesure où le prolongement de la ligne 14 est conçu pour faire circuler des rames de 8 voitures (au lieu de 6 actuellement).

. Enfin, le prolongement de la ligne 14 facilite le débranchement éventuel et les prolongements ultérieurs vers Stains et Gennevilliers de la ligne 13, en offrant aux usagers une solution alternative pour faire face à la gêne que présentent les travaux associés à cette opération.

- **L'articulation du prolongement avec l'ensemble des projets de transport**

Le STIF souligne la cohérence entre le prolongement de la ligne 14 et l'ensemble des autres projets de transport en cours d'études (Arc Express, T1, ligne 4 du métro, T8, T3, T1, ...).

En ce qui concerne Arc Express, qui fera prochainement l'objet d'un débat public, le STIF souligne que ce projet est complémentaire au prolongement de la ligne 14, dans la mesure où les prévisions de trafic montrent que ce métro en rocade permettra une désaturation supplémentaire de la ligne 13 de l'ordre de 12%.

En ce qui concerne le Grand Paris, le STIF souligne que ce projet est mal connu, le STIF ne disposant pas de plus d'informations que celles parues dans la presse. Néanmoins, le tracé du prolongement de la ligne 14 n'est pas incompatible avec ce projet de métro.

- **La desserte de secteur urbain en développement**

L'enjeu de la desserte des secteurs urbains enclavés et en développement est un point important de la concertation. Elle bénéficie entre autre les Batignolles, les Docks et l'ensemble des projets urbains à la lisière de Clichy et Saint-Ouen.

- **La question d'une 4<sup>ème</sup> station et sa localisation Rome ou Pont-Cardinet**

En ce qui concerne une station de la ligne 14 à Rome, le STIF indique que, malgré l'intérêt d'un maillage avec une ligne de rocade, les prévisions de trafic ont révélé son faible effet en termes de désaturation de la ligne 13. Le STIF poursuivra néanmoins les études sur l'opportunité et la faisabilité de cette station.

En ce qui concerne l'éventualité d'une station de la ligne 14 à Pont-Cardinet, le STIF indique que cette option ne faisait pas partie du programme initial des études. Par ailleurs, le renforcement significatif de la desserte de cette gare par les trains Transilien est examiné en lien avec le prolongement à l'Ouest du RER E. Compte tenu des attentes nombreuses exprimées pendant la concertation sur l'opportunité d'une station à Pont Cardinet, en lien avec le développement urbain

du secteur des Batignolles, le STIF a pris acte de l'intérêt d'étudier une station supplémentaire de la ligne 14 en correspondance avec la gare de Pont Cardinet.

- **L'amélioration du réseau de bus à court et moyen termes**

Le STIF indique que le réseau de bus a été restructuré et renforcé de manière importante, en termes de maillage et en termes de desserte (Les Batignolles, Les Docks, ...), de manière à offrir une alternative à la ligne 13 et à se mailler avec d'autres lignes de métro ou de RER. Le STIF réalisera une évaluation des mesures engagées sur le réseau de bus et prendra en compte d'autres mesures le cas échéant en fonction de leur pertinence.

## **4. CE QUI FAIT DEBAT**

Pour beaucoup, le prolongement de la ligne 14 n'apparaît pas comme la solution « historique » ou « naturelle » pour désaturer la ligne 13 du métro. Pour autant, pas moins de sept alternatives différentes au prolongement de la ligne 14 du métro ont été proposées.

- Le débranchement (dédoublage) de l'antenne Saint-Denis de la ligne 13
- Le débranchement (dédoublage) de l'antenne Asnières-Gennevilliers Les Courtilles de la ligne 13
- La météorisation de l'antenne Saint-Denis Université de la ligne 13, à partir de la station La Fourche
- La météorisation de l'antenne Asnières-Gennevilliers Les Courtilles de la ligne 13, à partir de la station La Fourche
- La météorisation de l'antenne Saint-Denis Université de la ligne 13, à partir de la Mairie de Saint-Ouen, après le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen
- La météorisation de l'antenne Asnières-Gennevilliers Les Courtilles de la ligne 13 à partir de la Porte de Clichy, après le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen
- Le prolongement de la ligne 4

Les débats ont montré qu'il existe un nombre important d'alternatives au prolongement de la ligne 14, **sans qu'une solution particulière ne se dégage ou ne fasse l'unanimité.**

L'exploitation en fourche de la ligne 13 est perçue comme la source principale des disfonctionnements rencontrés.

Ces variantes ne **résolvent pas les difficultés** mises en évidence par les études menées par le STIF (NOPC, DOCP), relatives aux alternatives au prolongement de la ligne 14.

Pour les solutions du **débranchement** de la ligne 13 :

- la **correspondance obligée** et de faible qualité à Saint-Lazare, entre l'antenne débranchée (nouvelle ligne) et la ligne 13 reconfigurée (sans branche), impactera 40 000 à 60 000 utilisateurs de l'antenne de la ligne 13 débranchée ;
- le débranchement de la ligne 13 pénalisera le **territoire desservi par l'antenne débranchée** ;
- le **coût** du débranchement de la ligne 13 (640 à 860 millions d'euros en valeur 2007<sup>13</sup>) est comparable au coût du prolongement de la ligne 14 (890 millions d'euros en valeur 2007<sup>14</sup>) ;
- les **impacts** du débranchement sont importants **sur la circulation des rames, leur exploitation et donc sur les utilisateurs** de la ligne 13 pendant les travaux, en raison de leur durée et de leur complexité. De plus, la mise en place de dessertes alternatives par bus pendant les travaux ne peut pas être envisagée de façon pérenne, en raison du nombre important de voyageurs à véhiculer aux heures de pointe ;
- la désaturation de la ligne 13 est efficace, il n'y a pas d'accompagnement des opérations de développement urbain, ni des territoires.

Pour les solutions de **météorisation** de la ligne 13 :

---

<sup>13</sup> Les évaluations des coûts de l'étude NOPC sont différentes de l'évaluation des coûts indiqués dans le DOCP, en raison de la valeur économique des euros (2007 pour les études NOPC et 2008 pour le DOCP) et en raison des nouvelles caractéristiques du projet de prolongement de la ligne 14 dans le DOCP par rapport aux études NOPC.

<sup>14</sup> Cf. note précédente (n°16).

- les **travaux** de la météorisation sont particulièrement impactants, dans la mesure où cette solution implique d'interrompre d'une manière significative la desserte d'une des antennes de la ligne 13, donc **de gêner ses utilisateurs**. En supplément des travaux de débranchement, la météorisation de la ligne 13 nécessite des travaux complémentaires de génie-civil au niveau des stations : rallonger les quais des stations existantes de 75 ou 90 à 120 mètres implique des nuisances supplémentaires au niveau de chacune des stations concernées. De plus, la météorisation de la ligne 13 implique de transformer les voies et les équipements de la branche, de manière à y faire circuler les rames de la ligne 14 ;
- la mise en place de dessertes alternatives par bus pendant les travaux ne peut pas être envisagée de façon pérenne, en raison du nombre important de voyageurs à véhiculer aux heures de pointe.
- le **coût** de la météorisation de la ligne 13 (1,36 à 1,67 milliard d'euros en valeur 2007<sup>15</sup>) est particulièrement important relativement au coût du prolongement de la ligne 14 (890 millions d'euros en valeur 2007<sup>16</sup>) ;
- la désaturation de la ligne 13 est efficace, il n'y a pas d'accompagnement des opérations de développement urbain, ni des territoires.

Pour le **prolongement de la ligne 4 du métro**, les prévisions de trafic ont mis en évidence que ce projet ne permet pas de désaturer la ligne 13 d'une manière aussi importante que le prolongement de la ligne 14 du métro. En effet, le prolongement de la ligne 4 décharge la ligne 13 de 5% alors que la ligne 14 la décharge de 25%. Toutefois, le prolongement de la ligne 4 du métro peut apporter un plus en termes de maillage et de desserte des territoires.

## 5. LES ELEMENTS DE REFLEXION A L'ISSUE DE LA CONCERTATION

Les réflexions exposées ci-dessous ont valeur de recommandations et seront présentées au Conseil du STIF, chargé de les valider.

- Le STIF propose de poursuivre les études sur la base du **programme du prolongement de la ligne 14** suivant :
  - o Le tracé de 5,5 km présenté en concertation et des trois stations Porte de Clichy, Clichy Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen
  - o L'approfondissement des deux variantes de localisation de la Porte de Clichy et la poursuite des études des stations Clichy-Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen
  - o L'étude des avantages et inconvénients de réaliser une 4<sup>ème</sup> station, et sa localisation, le cas échéant à Rome ou Pont Cardinet
  - o L'étude du site de maintenance et de remisage
  - o Le coût objectif compris entre 932 et 954 M€ aux conditions économiques de janvier 2008.
- Le STIF estime que la question du renfort du **réseau de bus avant le prolongement** est importante dans le territoire desservi par les lignes 13 et 14. Le STIF indique qu'une **évaluation** des mesures mises en œuvre sera réalisée et que des **mesures complémentaires** seront prises en conséquence le cas échéant (cf. pages 40-43).
- Le STIF indique que la **restructuration** de l'offre de **bus à l'horizon du prolongement de la ligne 14** sera étudiée dans les phases suivantes.
- Le STIF sollicitera la RATP pour étudier **la généralisation des portes palières** sur l'intégralité de la ligne 13, en étudiant en priorité les stations situées au Nord de Saint-Lazare (cf. page 41).
- De plus, le STIF souhaite que soient examinées les **conditions d'accès à certaines stations** existantes de la ligne 13 : Basilique de Saint-Denis et Gabriel Péri (cf. page 44).

<sup>15</sup> Cf. note précédente (n°16).

<sup>16</sup> Cf. note précédente (n°16).

# ANNEXES



### ***Décision sur les modalités de la concertation***

Annexe n°1 : Délibération du Conseil du STIF et approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques principales le 8 avril 2009

Annexe n°2 : Décision de la Commission nationale du débat public du 2 septembre 2009

Annexe n°3 : Décision de la nomination du garant par la Commission nationale du débat public le 7 octobre 2009

Annexe n°4 : Courriers du STIF aux communes sur les modalités de la concertation

Annexe n°5 : Compte-rendu de la Commission de Suivi (CoSu) du 22 octobre 2009 et avis des communes sur les modalités de la concertation

Annexe n°6 : Lettre du STIF à la Commission nationale du débat public, le 10 septembre 2009, pour présenter les modalités de concertation

### ***Outils de la concertation***

Annexe n°7 : Annonce des modalités de la concertation dans la presse

Annexe n°8 : Dossier de concertation, dépliants, affiches, panneaux d'exposition

Annexe n°9 : Arborescence du site Internet

### ***Contributions du public***

Annexe n°10 : Paroles d'acteurs

Annexe n°11 : avis déposés et publiés sur le site Internet

Annexe n°12 : fiches questions déposées en réunions publiques

Annexe n°13 : avis déposés dans les urnes lors des rencontres voyageurs

Annexe n°14 : avis déposés sur les registres en mairies

Annexe n° 15 : comptes rendus des permanences du garant

Annexe n°16 : contributions diverses.

Annexe n°17 : Comptes-rendus des réunions publiques

# LEXIQUE



**Association des usagers de transport (AUT)** – L'AUT regroupe les adhérents franciliens (personnes morales ou physiques) de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). Celle-ci, créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises et défendant les intérêts des utilisateurs des transports en commun.

**Arc Express** – Porté par la région Ile-de-France, Arc Express est un projet de métro de rocade (liaison de périphérie à périphérie) en proche couronne francilienne.

**Cinéma** – Indicateur du terminus des trains, situé sur les rames de la ligne 13 (côté face et côtés latérales). Pour la ligne 13, le cinéma indique Saint-Denis, Les Courtilles ou Châtillon-Montrouge.

**Concertation préalable** – Une des modalités de la participation du public dans le cadre de projet d'une ampleur locale et régionale.

**Contrat de projets Etat-Région Ile-de-France (CPER ou CPJ)** – Document de programmation financière définissant les engagements financiers de la Région Ile-de-France et de l'Etat en termes d'équipements publics, d'aménagement du territoire pour l'Ile-de-France... Il contribue à la mise en œuvre du SDRIF.

**Contrat particulier Région Ile-de-France et Départements/Ville de Paris (CPRD)** – Document de programmation financière définissant les engagements financiers de la Région Ile-de-France et des Départements d'Ile-de-France en termes d'équipements publics, d'aménagement du territoire... Il contribue à la mise en œuvre du SDRIF.

**Commission nationale du débat public (CNDP)** – La CNDP est une autorité administrative indépendante créée en 1995, 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. La CNDP est habilitée règlementairement à délibérer en faveur de l'organisation d'un Débat public ou d'une Concertation préalable.

**Commission de Suivi (COSU)** – La COSU est une instance d'information et de concertation politique, que le STIF met en place dans le cadre de projets de transport. Cette instance regroupe les élus concernés par le projet ainsi que les financeurs du projet.

**Coût objectif** – Coût de l'infrastructure fixé par le STIF à la RATP pour le prolongement de la ligne 14.

**Débat public** – Une des modalités de la participation du public dans le cadre de projet d'une ampleur nationale.

**Débranchement/dédoublage de la ligne 13** – Similaires sur le principe, ces deux termes recouvrent l'objectif de supprimer la configuration en fourche de la ligne 13 en créant une nouvelle ligne. Deux cas sont envisageables : la nouvelle ligne relirait Saint-Lazare à Saint-Denis Université ou bien Saint-Lazare à Asnières-Gennevilliers Les Courtilles. La Ligne 13 reconfigurée relirait quant à elle Châtillon-Montrouge à Asnières-Gennevilliers Les Courtilles ou bien Châtillon-Montrouge à Saint-Denis Université.

**Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)** – Le DOCP constitue le support écrit de présentation et de validation des projets du STIF, au stade des études préalables. Son approbation par le Conseil du STIF marque le début de la concertation avec les élus et la population. Le DOCP a consisté à détailler la solution retenue : le prolongement de la ligne 14.

**Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF)** – Service technique de l'Etat

**Eole** – Dénomination de la ligne E du RER. Pour son prolongement à l'Ouest, le projet s'intitule Eole à l'Ouest.

**Grand Huit** – Porté par l'État, le projet de Grand Paris prévoit la création d'un métro de rocade qui relie les pôles urbains et économiques entre eux et dont la forme s'apparente à celle d'un Grand 8. Sa colonne vertébrale est constituée de la ligne 14 prolongée au Nord vers le Bourget et au Sud vers le pôle aéroportuaire d'Orly.

**Météorisation de la ligne 13** – Ce terme recouvre l'objectif de supprimer la configuration en fourche de la ligne 13 et à relier une des deux antennes à la ligne 14 du métro à son terminus Saint-Lazare. Cette opération implique d'adapter l'antenne de la ligne 13 aux caractéristiques de la ligne 14. Deux cas sont envisageables : la ligne 14 relirait Olympiades à Saint-Denis Université ou bien Olympiades à Asnières-Gennevilliers Les Courtilles. La Ligne 13 reconfigurée relirait quand à elle Châtillon-Montrouge à Asnières-Gennevilliers Les Courtilles ou bien Châtillon-Montrouge à Saint-Denis Université. La météorisation de la ligne 13 est différente du prolongement de la ligne 14.

**NOPC pour Nord-Ouest-Petite-Couronne** – Dénomination des études pilotées par le STIF en 2008. Cette étude a permis entre autre de comparer différents projets de transport pour désaturer la ligne 13.

**OURAGAN** – Logiciel de contrôle de vitesse des métros de la ligne 13, dans l'objectif de permettre de faire circuler davantage de trains, notamment aux heures de pointe.

**Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)** – Le PDUIF 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 courte terme et moyen terme au service de la protection de l'environnement.

**Portes-palières** – Equipements situés sur les nez de quais et constitués de portes automatiques s'ouvrant lorsqu'une rame de métro est à l'arrêt en station. Les portes palières équipent la ligne 14 et seront progressivement installées sur les quais de certaines stations de la ligne 13.

**Prévision de trafic** – Estimation de la fréquentation d'une nouvelle ligne de transport à l'horizon de son ouverture, par rapport à une situation de référence sans ce nouveau projet. Les prévisions de trafic permettent d'évaluer l'intérêt d'un nouveau projet de transport au vue de sa fréquentation. Elles sont réalisées par un modèle de prévision de trafic, à partir de données relatives à la mobilité et aux déplacements des Franciliens, aux projets de transport collectif et aux projets de développement urbains prévus dans le secteur.

**Prolongement de la ligne 14** – Opération consistant à étendre la ligne 14. Cette opération est différente de la météorisation de la ligne 13.

**Régie autonome des transports parisiens (RATP)** – Un des exploitants des lignes de transports collectifs en Ile-de-France (RER, métro, tramway et bus). Elle agit dans le cadre de contrats d'exploitation signés avec le STIF. La RATP exploite les lignes 13 et 14 du métro, ainsi que plusieurs lignes de bus.

**Renforts d'offre** – Décision contribuant à augmenter le nombre de rames ou de bus

**Réserve de capacité** – Propriété d'une ligne de transport à pouvoir accueillir un nombre croissant d'utilisateurs, sans que les conditions de transport pour les usagers n'en soient dégradées.

**Rupture de charge** – Terme synonyme de correspondance pour un usager.

**Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)** : Le SDRIF est un document d'aménagement et de développement du territoire, qui définit une vision globale et à long terme du devenir de la région Ile-de-France et de ses territoires. Le SDRIF localise, entre autre, les projets de transport.

Le SDRIF de 1994 a été élaboré par l'Etat. Le Conseil régional d'Ile-de-France a approuvé le projet de SDRIF en septembre 2008.

**Syndicat des transports parisiens (STP)** – Syndicat des transports parisiens, ancêtre du STIF

**Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)** – Le STIF est l'autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France, qui définit les projets de transports collectifs, tous modes, pour l'Ile-de-France. Présidé par le Président de la Région Ile-de-France, il gère le budget annuel de fonctionnement des transports en commun en Ile-de-France.

**Taux de charge** – Le taux de charge d'une ligne de transport en commun est un indicateur pour mesurer le rapport entre le nombre d'usagers et l'offre de transport à un moment donné de la journée. Il permet aux concepteurs des projets de transport d'appréhender la situation et le fonctionnement de la ligne.

**Vitesse commerciale** – Vitesse moyenne de circulation sur une ligne de transport en situation d'exploitation régulière (hors essai technique).

# TABLE DES MATIERES



## INTRODUCTION

|   |   |
|---|---|
| 1. Le projet .....  | 5 |
| 2. Le contexte réglementaire et institutionnel de la concertation ..... | 6 |
| 3. Les objectifs de la concertation.....                                | 6 |

## **PREMIERE PARTIE -- DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION**

---

|  |    |
|--|----|
| 1. Les territoires concernés par la concertation.....                        | 9  |
| 2. Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges .....           | 9  |
| 2.1. Préparer la concertation.....   | 9  |
| 2.1.1. Commission de suivi.....  | 9  |
| 2.1.2. Présentation des modalités de la concertation en Comité de ligne..... | 10 |
| 2.2. Annoncer la concertation .....  | 10 |
| 2.2.1. Communiqué de presse .....  | 10 |
| 2.2.2. Campagne d'affichage .....  | 10 |
| 2.2.3. Site Internet .....   | 10 |
| 2.3. S'informer .....  | 10 |
| 2.3.1. Dossier de concertation .....   | 10 |
| 2.3.2. Dépliants .....   | 10 |
| 2.3.3. Réunions publiques.....   | 11 |
| 2.3.4. Rencontres voyageurs .....  | 11 |
| 2.3.5. Site Internet .....   | 11 |
| 2.4. Echanger, contribuer.....   | 11 |
| 2.4.1. Paroles d'acteurs .....   | 11 |
| 2.4.2. Réunions publiques.....   | 12 |

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 2.4.3. | Rencontres voyageurs .....                         | 12 |
| 2.4.4. | Registres .....                                    | 13 |
| 2.4.5. | Site Internet .....                                | 13 |
| 2.4.6. | Permanences du garant.....                         | 13 |
| 2.4.7. | Contributions diverses.....                        | 13 |
| 2.4.8. | Implication des collectivités.....                 | 14 |
| 2.5.   | La perception de la démarche de concertation ..... | 14 |
| 2.5.1. | L'utilité de la concertation .....                 | 14 |
| 2.5.2. | La qualité de la concertation .....                | 16 |

## **DEUXIEME PARTIE -- SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS EXPRIMES**

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 1.     | Méthodologie .....   | 19 |
| 2.     | La situation actuelle et future de la ligne 13 .....   | 19 |
| 2.1.   | Un constat partagé : une ligne saturée.....  | 19 |
| 2.2.   | Les témoignages sur les conditions de transport actuelles .....                              | 20 |
| 2.2.1. | La pénibilité des conditions de transport .....  | 20 |
| 2.2.2. | Les conséquences de cette pénibilité .....   | 22 |
| 2.2.3. | La forte attente d'une amélioration de la ligne 13.....                                      | 25 |
| 2.3.   | Les causes de la saturation de la ligne 13 .....   | 25 |
| 2.3.1. | L'exploitation en fourche.....   | 25 |
| 2.3.2. | Les prolongements réalisés de la ligne 13 et le développement des territoires concernés..... | 26 |
| 2.3.3. | Les autres projets de transport en commun et la ligne 13.....                                | 27 |
| 2.3.4. | La question de prolonger la ligne 13 à Stains et Gennevilliers.....                          | 27 |
| 2.4.   | Les propositions pour améliorer à court et moyen termes la situation de la ligne 13.....     | 28 |
| 2.4.1. | Le renforcement de l'offre de bus.....   | 29 |
| 2.4.2. | Le système OURAGAN .....   | 31 |
| 2.4.3. | La mise en place des portes palières .....   | 32 |
| 2.4.4. | Le renouvellement et la rénovation des rames.....  | 33 |
| 2.4.5. | L'augmentation de la fréquence.....  | 34 |

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 2.4.6. | La tarification .....  | 35 |
| 2.4.7. | L'amélioration des stations.....   | 35 |
| 2.4.8. | Les autres mesures évoquées.....   | 36 |
| 3.     | Les solutions alternatives pour désaturer la ligne 13.....   | 37 |
| 3.1.   | Le débranchement ou dédoublement de la ligne 13 .....  | 38 |
| 3.1.1. | La suppression de la configuration en fourche et la création de deux lignes indépendantes ...                        | 39 |
| 3.1.2. | Les travaux de débranchement/dédoublement .....  | 41 |
| 3.1.3. | Le débranchement de la branche Asnières Gennevilliers .....  | 42 |
| 3.2.   | La météorisation de la ligne 13.....   | 44 |
| 3.2.1. | La « grande météorisation » de la branche Saint-Denis .....  | 46 |
| 3.2.2. | La « grande météorisation » de la branche Asnières Gennevilliers.....  | 46 |
| 3.2.3. | La « petite météorisation » de la branche Saint-Denis.....   | 46 |
| 3.2.4. | La « petite météorisation » de la branche Asnières Gennevilliers .....   | 47 |
| 3.3.   | Le prolongement de la ligne 4 à Saint-Ouen/Carrefour Pleyel .....  | 49 |
| 3.4.   | Les autres solutions proposées .....   | 50 |
| 4.     | Le projet de prolongement de la ligne 14 : opportunité et caractéristiques.....                                      | 52 |
| 4.1.   | L'opportunité du projet .....  | 52 |
| 4.2.   | Les enjeux du projet .....   | 53 |
| 4.2.1. | L'urgence à agir et l'échéance de mise en service du projet .....  | 53 |
| 4.2.2. | Le prolongement d'une ligne 14 performante .....   | 54 |
| 4.2.3. | La capacité de la ligne 14 à désaturer la ligne 13.....  | 55 |
| 4.2.4. | La capacité de la ligne 14 à « absorber » les futurs utilisateurs.....   | 58 |
| 4.2.5. | La compatibilité des objectifs de désaturation de la ligne 13 et de desserte de nouvelles zones d'urbanisation ..... | 59 |
| 4.2.6. | Le prolongement de la ligne 14 et la desserte des territoires .....  | 61 |
| 4.2.7. | L'articulation du prolongement de la ligne 14 avec les autres projets de transport en commun                         | 62 |
| 4.3.   | Les caractéristiques du projet.....  | 64 |
| 4.3.1. | Les stations du prolongement.....  | 64 |
| 4.3.2. | La station supplémentaire.....   | 66 |

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 4.3.3. | Les tracés complémentaires .....               | 68 |
| 4.3.4. | Les nuisances et les impacts du chantier ..... | 69 |
| 4.4.   | La mise en œuvre du projet.....                | 70 |
| 4.4.1. | Le calendrier .....                            | 70 |
| 4.4.2. | Le coût.....                                   | 71 |
| 4.4.3. | Le financement.....                            | 72 |

## **CONCLUSION -- LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION**

|    |   |    |
|----|---|----|
| 1. | La qualité de la concertation.....                          | 75 |
| 2. | Les principales thématiques débattues .....                 | 75 |
| 3. | Les points de convergence .....                             | 75 |
| 4. | Ce qui fait débat .....                                     | 77 |
| 5. | Les éléments de réflexion à l'issue de la concertation..... | 78 |