

Juillet  
2010

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

## BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

SYNTHÈSE



**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** (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) **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.

Le projet vise également à **améliorer le maillage** des transports en commun dans le secteur (correspondances avec les deux branches de la ligne 13, la ligne C du RER et avec les lignes de transport en projet) **et la desserte du territoire** (secteurs en développement du 17<sup>e</sup> arrondissement parisien, des communes de Clichy-la-Garenne et de Saint-Ouen).

**Les études menées par le STIF entre 2004 et 2008** qui ont abouti à ce projet ont été financées par la Région Ile-de-France et l'Etat et réalisées par la RATP, en étroite collaboration avec la Ville de Paris et les Conseils généraux des Hauts-de-Seine et de Seine Saint Denis.

En juillet 2009, la **saisine de la Commission nationale du débat public** (CNDP) par le STIF, pilote de la concertation, s'appuie sur le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet de prolongement de la ligne 14, approuvé par son Conseil lors de sa séance du 8 avril 2009.

La Commission lui a recommandé, le 2 septembre 2009, d'engager une concertation préalable sous l'égide d'un garant, Monsieur Michel GAILLARD, nommé par la CNDP le 7 octobre 2009.

**La concertation sur le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 s'est déroulée du 11 janvier au 13 février 2010.**

**Elle a couvert douze communes** (Saint-Ouen, Saint-Denis, Stains, L'île-Saint-Denis, les 8<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements de Paris, 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).

Les **moyens** déployés par le STIF pour informer et échanger avec la population ont été les suivants :

- Un **communiqué de presse** diffusé aux médias locaux (journaux municipaux et *Le Parisien*);
- Une **insertion presse** dans les éditions 91,93 et 75 du Parisien et France Soir;
- **5 500 affiches** posées dans les stations des lignes 13 et 14 du métro et les villes concernées ;
- **110 000 dépliant** mis à disposition dans les mairies, les lignes de bus du secteur et distribués en station;
- **6 500 exemplaires du dossier de concertation** mis à disposition des communes et des communautés d'agglomérations et distribués en réunions publiques et rencontres voyageurs;
- **6 réunions publiques (dont une de clôture)** modérées par Michel GAILLARD, garant de la concertation : organisées dans les communes traversées par le tracé du projet de prolongement de la ligne 14 (Paris, Clichy-la-Garenne, Saint-Ouen) et desservies actuellement par les deux branches de la ligne 13 (Gennevilliers et Saint-Denis) ;
- **3 rencontres voyageurs** : organisées par le STIF avec l'appui de la RATP, dispositif innovant pour échanger directement, en station, avec les usagers;
- **6 permanences** au plus près du lieu de vie des usagers et des riverains **du projet** tenues par **Michel GAILLARD, garant** de la concertation.

Au total, l'ensemble des **modalités de concertation** (réunions publiques, rencontres voyageurs, site Internet, registres en mairies, contributions écrites « paroles d'acteurs ») a fortement mobilisé la population :

- **Plus de 1 000 participants aux réunions publiques** et **74 fiches questions** rédigées par les participants ;
- **Plus de 400 participants aux rencontres voyageurs** ;
- **14 699 visites** et **691 avis** déposés sur le site Internet [www.desaturationdelaligne13.com](http://www.desaturationdelaligne13.com);
- **246 avis déposés** sur les registres mis à disposition dans les mairies ;
- **14 paroles d'acteurs** publiées.

Le bilan de la concertation a pour objectif de **présenter les résultats de la concertation préalable** au titre des articles L 121-1 et suivants et de l'article R. 121-7 du Code de l'environnement. **La présente synthèse en fait un résumé.**

Les principales thématiques abordées pendant la concertation sont les suivantes : la saturation de la ligne 13, les solutions alternatives envisagées pour désaturer la ligne 13 et le projet de prolongement de la ligne 14. Les éléments exprimés sur chaque thème sont synthétisés ci-après. Les enseignements de la concertation pour le STIF sont également rappelés.

#### ❖ **Une perception mitigée de la démarche de concertation elle-même**

La concertation elle-même a également fait l'objet de commentaires, de manière plus marginale. La **perception de la concertation** est mitigée entre ceux qui estiment qu'il s'agit d'une démarche « *appréciable* » signe de la volonté du maître d'ouvrage de traiter une situation devenue « *intolérable* ». Pour d'autres, cette concertation donne le sentiment que le projet est déjà décidé. Sur la **qualité de la concertation**, quelques participants ont remercié les représentants du STIF et de la RATP pour les réponses apportées en réunions publiques. En revanche, d'autres auraient souhaité de plus amples informations, notamment sur les autres solutions alternatives.

### LA SATURATION DE LA LIGNE 13

- ❖ **La saturation de la ligne 13, de même que l'urgence à agir** pour désaturer la ligne 13, fait l'objet d'un **constat partagé** par l'ensemble des usagers, les élus et les associations. Le niveau de saturation fait, lui, débat.
- ❖ **Trois principales causes** de saturation de la ligne 13 sont identifiées : l'exploitation en fourche, les prolongements des deux branches et le développement des territoires traversés.
- ❖ **La pénibilité des conditions de transports** – devenues « *insupportables* » et « *indignes* » – sur la ligne 13 est largement évoquée par les usagers dans leurs nombreux témoignages. Ils insistent notamment sur l'ancienneté du phénomène de saturation et sur son aggravation continue. Ils dénoncent à la fois la promiscuité liée à la **surcharge des rames de métro** (en particulier aux heures de pointe), la **faible fréquence de passage des rames** et les retards liés à des difficultés d'exploitation. Certains évoquent plus spécifiquement la **saturation de certaines stations** (Guy Môquet, Place de Clichy).
- ❖ **Les conséquences de cette pénibilité** sur les **conditions de travail et de déplacements pour les étudiants** (stress, fatigue, ...) sont également déplorées par les participants. Les participants ont également souligné les « *stratégies d'évitement* » de la ligne 13 au profit d'autres lignes du réseau de transport en commun (bus, RER), voire à celui de la voiture individuelle ou la marche à pied. Or, ce « **réseau de substitution** », à commencer par les lignes de bus (255, 74, 341, 94, 81, et 53<sup>1</sup>) et le RER C – dont la faible fréquence est soulignée – fait lui aussi l'objet de dysfonctionnements selon eux.
- ❖ **Une série de solutions immédiates est proposée pour améliorer la situation sur la ligne 13 à court et moyen termes**, l'attente d'une amélioration avant la réalisation du projet prévue en 2017 étant très fortement exprimée : le renforcement de l'offre de bus, la généralisation des portes palières, le renouvellement et la rénovation des rames, l'augmentation de la fréquence (système Ouragan notamment), la modification de la tarification à Saint-Denis, l'amélioration des stations, la présence – controversée – d'agents d'accompagnement ou l'extension de l'offre Velib's.

<sup>1</sup>Les bus 255 : Porte de Clignancourt - Stains-Les Prévoyants ; 74 : Porte Clichy-Berges de Seine - Hôtel de Ville ; 341 : Mairie de Clichy-Landy-Martre - Porte de Clignancourt ; 94 : Levallois Louison Bobet - Gare Montparnasse ; 81 : Porte de Saint-Ouen - Châtelet ; 53 : Pont de Levallois - Opéra.

## LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES POUR DESATURER LA LIGNE 13

De nombreux participants ont fait porter le débat sur les **solutions alternatives pour désaturer la ligne 13** qu'ils estiment, pour la plupart, « **complémentaires** » du **projet de prolongement de la ligne 14**. Les élus sont nombreux à partager l'idée que ce sont « *plusieurs solutions et non une seule* » qui permettront de « *désaturer durablement la ligne 13* ».

Les participants partent généralement de la perception que l'exploitation en fourche de la ligne 13 est la source principale des dysfonctionnements rencontrés et qu'il faut donc la « *supprimer* ». Ainsi, nombreux sont ceux qui prônent le **débranchement** ou le **dédoublément** de la ligne 13 – sans nécessairement préciser l'antenne qui devrait être débranchée – l'estimant « *indispensable* », voire « *prioritaire* » par rapport au projet de prolongement de la ligne 14.

Certains ajoutent à cette proposition une solution qui consiste à « **météoriser** » l'antenne de la ligne 13 qui serait « débranchée ». Les participants proposent de nombreuses **variantes** de cette météorisation précisant, à chaque fois, la branche et les stations à partir desquelles et jusqu'auxquelles, il faudrait météoriser (Carrefour Pleyel).

Plusieurs, enfin, évoquent le **prolongement de la ligne 4 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen** - voire au-delà - comme solution complémentaire.

### **Au total, sept solutions alternatives sont proposées :**

- Le débranchement de l'antenne Saint-Denis de la ligne 13
- Le débranchement 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 Fourche
- La météorisation de l'antenne Asnières-Gennevilliers Les Courtilles de la ligne 13, à partir de 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

Aucune n'a fait consensus parmi les participants.

Les participants associent parfois à ces solutions alternatives d'autres propositions de projets de transport en commun, la mise en service de lignes de tramways, navettes fluviales...

## LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14

### ❖ **L'opportunité du projet**

**L'opportunité du prolongement de la ligne 14 est largement reconnue.** Pour une majorité des participants, le prolongement de la ligne 14 apparaît en effet comme :

- **une solution « évidente »** et une réponse adéquate au double besoin de désaturation de la ligne 13 et de desserte de secteurs isolés et/ou en développement;
- et **une solution « pertinente »** du point de vue du maillage qu'il permet, non seulement avec les deux branches de la ligne 13, mais aussi avec le reste du réseau de transport (ligne C du RER).

Certains participants se disent résolument « *contre* » le projet qui, selon eux, « *ne répond pas au problème posé* ». Ceux-là estiment que c'est « *une solution à courte vue ne permettant pas d'évolution à long terme de la ligne 13* » car il rend « *impossibles* » les actions ultérieures sur celle-ci (prolongement au-delà des terminus actuels des branches Saint-Denis et Asnières-Gennevilliers).

### ❖ **Les enjeux**

La ligne 14 est perçue, de manière générale, comme une **ligne moderne, efficace et rapide**.

De nombreux participants émettent des doutes sur **la capacité de la ligne 14 à désaturer durablement la ligne 13** et s'interrogent sur les éléments qui suivent.

. Le **taux de désaturation** estimé à 25 % par la maîtrise d'ouvrage est selon certains participants sur-estimé voire insuffisant.

. Estimant que « **la rupture de charge** » « **imposée** » par les futures correspondances avec la ligne 14 prolongée (sur la branche Asnières à Porte de Clichy et sur la branche Saint-Denis à Mairie de Saint-Ouen) serait trop « **contraignante** » pour les passagers de la ligne, certains participants considèrent que l'effet de désaturation n'aura pas d'impact sur la situation des « **bouts de lignes** », là où la sur-fréquentation leur semble pourtant la plus importante.

. La capacité de la ligne 14 à « **absorber** » **l'augmentation régulière de la fréquentation cumulée** des lignes 13 et 14 à l'horizon de la mise en service du projet (notamment du fait d'un effet d'« **appel d'air** » sur les utilisateurs potentiels) suscite également des doutes.

. La résolution du **problème de la fourche** par le prolongement de la ligne 14 est mise en doute.

Certains usagers, qui estiment que la ligne 14 « **est déjà saturée** » (en particulier au niveau de la Gare de Lyon), craignent que son prolongement revienne à « **doubler** » le problème de saturation de la ligne 13.

L'objectif de **desserte de nouveaux secteurs en développement** (Paris 17<sup>e</sup>, Saint-Ouen, Saint-Denis, Gennevilliers,...) est opposé, par certains participants, à l'objectif de désaturation de la ligne 13 considérant qu'elle constitue, au contraire, « **un risque de saturation du réseau** ».

D'autres, en revanche, estiment que la desserte de territoires aujourd'hui enclavés et pourtant en plein développement urbain satisfait une partie des besoins des habitants de ces villes.

Plusieurs participants évoquent **l'articulation du projet avec les grands projets**.

Le projet « **Arc Express** » viendrait, selon eux, compléter le maillage du réseau de transport du nord-ouest francilien. Le « **Grand Paris** », pour certains, représente un risque de dégradation de l'objectif premier du projet de prolongement de la ligne 14 de désaturation de la ligne 13. Pour d'autres, au contraire, le prolongement de la ligne 14 est en cohérence avec le projet de « **Grand 8** » car il permettrait de disposer de la « **future liaison espérée par tous entre Orly et Roissy** ».

#### ❖ **Les caractéristiques**

##### **Les stations du prolongement**

La question d'une 4<sup>ème</sup> station et sa localisation : Rome et Pont Cardinet

Contestant son caractère optionnel dans le projet, certains jugent la station Rome « **parfaite** » **pour la désaturation de la ligne 13** et estiment qu'elle soulagera la station Place de Clichy (en permettant la correspondance entre la ligne 2 et la ligne 13) et qu'elle allègera « **la station Saint-Lazare en y évitant les changements** ».

Nombreux sont ceux qui estiment qu'une **correspondance avec la ligne 2 à la station Rome** participe de la desserte du quartier des Batignolles et du maillage avec le réseau existant. Néanmoins, plusieurs participants considèrent qu'elle n'est **ni nécessaire, ni urgente**.

Jugeant la station Pont Cardinet centrale, « **à mi-chemin entre Rome et Place de Clichy**, les habitants et les élus du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris demandent l'implantation d'un **arrêt Pont Cardinet**. Ils estiment que la station Porte de Clichy ne permettra pas de desservir d'une manière satisfaisante le futur quartier des Batignolles et la future cité judiciaire (prévue pour 2015).

Porte de Clichy

Les **variantes de position de la station Porte de Clichy et la desserte de la commune de Clichy** font l'objet de plusieurs avis.

Très nombreux sont ceux qui 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**. L'emplacement est,

en effet, perçu comme pertinent au regard des projets d'aménagement et du prochain développement démographique du quartier. La desserte du quartier autour de la Porte d'Asnières, jugé insuffisamment équipé en transports en commun, justifie également pour certains cette implantation de la station.

Toutefois, d'autres remettent en cause le choix de la station Porte de Clichy et estiment préférable d'implanter une station dans la commune de Clichy, pour desservir la ville.

### **Le tracé du prolongement de la ligne 14**

Plusieurs participants considèrent que le tracé ne devrait pas s'arrêter à Mairie de Saint-Ouen et proposent un **prolongement jusqu'à Carrefour Pleyel ou Saint-Denis** pour desservir le secteur Pleyel, le stade de France et l'Université Saint-Denis.

Certains se sont prononcés en faveur d'une **correspondance avec la ligne D du RER à Saint-Denis**.

#### ❖ **La mise en œuvre du projet**

Les **nuisances potentielles et l'impact des travaux** suscitent certaines inquiétudes (« *solidité de certains immeubles* », « *nuisance sonore des travaux la nuit pendant 4 ans* », « *risque de glissement de terrain* », risque d'« *affaissement* » sous le faisceau ferroviaire de Saint-Lazare).

Le **calendrier du projet**, avec une mise en service prévue en **2017**, fait l'objet de **vives critiques** de la part des participants qui ont insisté sur la nécessité d'« *agir vite* », craignant pour leurs conditions de transport une « *situation inchangée pendant sept ans* ».

Le **coût**<sup>2</sup> du projet de prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13 est jugé, de manière générale, « *raisonnable* » et constitue une solution « *efficace en termes de budget* » pour quelques uns des participants. Toutefois, certains soulignent, à l'inverse, son importance et remettent en cause les estimations du STIF. Ils sont plusieurs à comparer les coûts des différentes solutions proposées pour désaturer la ligne 13 et à estimer que les coûts respectifs de la météorisation de la ligne 13 et du prolongement de la ligne 14 sont « *proches* ».

Le **financement** du projet et sa répartition entre les différents partenaires, fait l'objet de plusieurs remarques de la part des élus, et en particulier Annick LEPETTIT, qui ont attiré l'attention sur le fait qu'il manquait encore « *un bout de financement* » et ont invité tous les partenaires, et en particulier l'Etat, à se mobiliser pour la suite.

## **LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LE STIF**

Le STIF se réjouit de la richesse et de la pluralité de la concertation, qui a mobilisé un large public et l'ensemble des acteurs (associations, élus, usagers, ...). Il souligne, en particulier, que les rencontres voyageurs ont été une modalité innovante permettant d'échanger directement avec les usagers.

#### ❖ **Points de divergence**

Le STIF retient que la **priorisation des solutions** envisagées pour désaturer la ligne 13 est l'une des questions centrales et prend acte des **différentes alternatives proposées** au projet de prolongement de la ligne 14. Il en dénombre sept<sup>3</sup> et estime qu'aucune ne fait l'objet d'un

<sup>2</sup> Le STIF a fixé le coût d'objectif entre 932 et 954 millions d'euros hors taxes (valeur 2008).

<sup>3</sup> Le débranchement (dédoublage) de la ligne 13 antenne Saint-Denis ; le débranchement (dédoublage) de la ligne 13 antenne Asnières-Gennevilliers Les Courtilles ; la météorisation de la ligne 13 antenne Saint-Denis Université à partir de la station La Fourche ; la météorisation de la ligne 13 antenne Asnières-Gennevilliers Les Courtilles à partir de la station La Fourche ; la météorisation de la ligne 13 antenne Saint-Denis Université 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 la ligne 13 antenne Asnières-Gennevilliers Les Courtilles à partir de la Porte de Clichy, après le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen ; et le prolongement de la ligne 4.

consensus. Ces variantes ne résolvent pas les difficultés, mises en évidence par les études menées par le STIF, relatives aux alternatives au prolongement de la ligne 14.

#### ❖ **Points de convergence**

Le STIF prend acte du constat partagé de **l'acuité du problème de la ligne 13** et des **conditions de transport très difficiles pour ses usagers**. Il retient **l'urgence à agir**, largement mise en exergue par les participants.

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.

Il développe, de plus, sa réflexion sur certains points mis en avant pendant la concertation :

- **La question d'une 4<sup>ème</sup> station et sa localisation à Rome et Pont-Cardinet**
- **L'enjeu de la desserte des secteurs urbains enclavés et en développement**
- **La nécessaire restructuration et le renforcement de l'offre de bus**
- **L'articulation de la solution dans un ensemble de projets en cours ou futurs**

#### ❖ **A l'issue du débat, le STIF a retenu les éléments de réflexion à soumettre aux élus qui le préside :**

Le STIF propose de poursuivre les études sur la base du programme du prolongement de la ligne 14 suivant :

- Le tracé de 5,5 km présenté en concertation et des trois stations Porte de Clichy, Clichy Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen
- 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
- L'étude des avantages et inconvénients de réaliser ou non une 4<sup>ème</sup> station et sa localisation, le cas échéant à Rome ou Pont-Cardinet
- L'étude du site de maintenance et de remisage
- 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).