

## **CHAPITRE 1 : PRESENTATION DU PROJET**

## 1. LE CONTEXTE DU PROJET

### La ligne 13 en chiffres :

Longueur : 24 km

31 stations

610 000 voyageurs par jour

2 branches au nord de la station La Fourche :

- L'une vers Saint-Denis Université,
- L'autre vers Asnières Gennevilliers Les Courtilles.

La ligne 13 propose de multiples correspondances (10 lignes de métro, 2 lignes de RER, 2 lignes de tramway et deux grandes gares (Saint-Lazare et Montparnasse)).

La ligne 13 traverse Paris du Nord au Sud et elle offre aux communes denses proches de l'agglomération, une liaison directe et efficace avec l'Ouest et le centre de la capitale.

Depuis plusieurs années, les usagers de la ligne 13 du métro parisien subissent des **conditions de transports extrêmement difficiles**, notamment aux heures de pointe, dues à la saturation de la ligne 13. Environ 610 000 voyageurs montent quotidiennement dans les rames de la ligne 13, ce qui fait de cette ligne l'une des plus utilisées du métro parisien avec les lignes 1 et 4. Une forte fréquentation est constatée sur la partie de la ligne 13 située au Nord de la station Saint-Lazare, plus particulièrement sur le tronçon central La Fourche – Place-de-Clichy.

Afin de mettre fin aux situations d'inconfort et de pénibilité qui en découlent pour les usagers, le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et ses partenaires (Région Ile-de-France, Etat, Ville de Paris, Départements des Hauts-de-Seine et de Seine Saint-Denis) ont mis en œuvre différentes actions pour la **désaturation** de la ligne 13, pour répondre aux besoins actuels et futurs.

Des **mesures à court et moyen termes** sont mises en œuvre pour améliorer la situation sur la ligne 13 :

- **Augmenter et optimiser l'offre de transport** : Plusieurs mesures ont été prises pour augmenter le nombre de rames qui circulent sur la ligne notamment aux heures de pointe, mais également tout au long de la journée.
- **Rendre plus confortables les déplacements des usagers et accroître la régularité de la ligne 13** : la rénovation des rames de la ligne 13, la mise en place de portes palières, la présence d'agents d'accompagnement.
- **Rendre plus « robuste » le système d'exploitation** : un poste de commande centralisé dédié à la ligne 13, le retournement automatique des trains, la modification de la signalisation, la reconfiguration de la maintenance des rames, le déploiement d'un nouveau système de contrôle de la vitesse des trains (Ouragan)
- **Créer une alternative par un réseau de bus renforcé, réorganisé et attractif.**

Il est nécessaire d'envisager, en complément, un **projet de transport** pour désaturer durablement la ligne 13.

Ce projet est inscrit au **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)**, ainsi que dans différents documents de programmation financière, comme le Contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2007-2013, le Contrat spécifique transport (CST) entre l'Etat et la Région Ile-de-France, le Plan de mobilisation pour les transports et trois Contrats Particuliers entre la Région, la Ville de Paris et les Départements des Hauts-de-Seine et de Seine Saint-Denis.

Ainsi, plusieurs études ont été réalisées par le STIF en 2007 pour comparer **plusieurs grands projets** :

- Le débranchement de la ligne 13 ou la création d'une ligne 13 bis,
- La météorisation d'une des branches de la ligne 13,
- Le prolongement de la ligne 4 à Saint-Ouen,
- La création d'une ligne de métro en rocade entre La Défense et la Plaine Saint-Denis,
- Le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

Le **prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen** a été identifié comme la solution la plus intéressante relativement aux autres projets.

- Il répond à une **désaturation durable de la ligne 13** (grâce au maillage à Porte de Clichy et à Mairie de Saint-Ouen),
- Il contribue à **l'aménagement du territoire** grâce aux stations situées à proximité de quartiers en mutation et promis à un important développement,
- Il améliore nettement l'offre en transports collectifs vers Paris depuis le Nord-Ouest de Paris et de la petite couronne, le Val-d'Oise en particulier, grâce au **maillage** avec le RER C,
- Il présente des **impacts travaux limités**, notamment vis-à-vis des riverains dans la mesure où le tunnel sera réalisé au tunnelier, et n'entraîne aucune perturbation de la circulation des métros sur la ligne 13 existante.

Cette solution a été approfondie dans le cadre d'un **Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)**, qui a été approuvé par le Conseil du STIF du 8 avril 2009 (délibération n°2009-0408). Suite à la saisine par le STIF de la Commission nationale du débat public (CNDP), ce DOCP a servi de support à une **concertation préalable** sous l'égide d'un garant, qui s'est tenue du 10 janvier au 12 février 2010.

Le **bilan de la concertation** approuvé en Conseil du STIF de juillet 2010 a confirmé l'intérêt du prolongement de la ligne 14 et a orienté la suite des études avec notamment la prise en compte de la demande des participants lors de la concertation d'étudier :

- l'opportunité et la faisabilité d'une 4<sup>ème</sup> station à Rome ou Pont-Cardinet,
- 2 variantes de localisation de la station Porte de Clichy.

Le Conseil du STIF a décidé de poursuivre et d'affiner les études techniques du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, en vue de préparer un **Schéma de principe**, de réaliser une **Etude d'impact sur l'environnement** et d'organiser une **enquête publique**.

Les porteurs du projet ont mené un travail fin et continu de concertation avec l'ensemble des partenaires concernés sur le territoire desservi par le futur prolongement.

## 2. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

### 2.1. OBJECTIFS DU PROJET

Les objectifs du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 sont les suivants :

- **désaturer durablement la ligne 13**, c'est-à-dire parvenir à une décharge efficace du tronc commun et de chacune de ses deux branches en proposant des correspondances faciles et rapides avec la ligne 13 ;
- **mieux desservir les secteurs en développement** par la création d'une offre de transport performante et moderne afin d'assurer une part dominante à l'accès en transports collectifs aux secteurs du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, Clichy-la-Garenne, Saint-Ouen et Gennevilliers qui sont en cours de densification urbaine ;
- **renforcer le maillage des transports collectifs régionaux** en assurant notamment la correspondance de la ligne 14 avec la ligne C du RER (branche de Pontoise, Val-d'Oise).

### 2.2. PRESENTATION DU PROJET

Le projet consiste à prolonger intégralement en souterrain la ligne 14, depuis la **station Saint-Lazare** jusqu'à la station Mairie de Saint-Ouen, sur la branche de Saint-Denis Université de la ligne 13.

D'une longueur d'environ 5,8 km, ponctué de 4 stations nouvelles, le tracé proposé présente les caractéristiques suivantes :

- A partir du tunnel existant d'arrière-gare de Saint-Lazare, situé sous la rue de Londres (8<sup>ème</sup> arrondissement de Paris), la ligne 14 rejoint en souterrain la **station Pont Cardinet**, située au niveau de la ZAC Clichy Batignolles à Paris, offrant ainsi une correspondance avec les lignes Transilien par la voie publique.
- Le tracé se poursuit ensuite en souterrain vers la station **Porte de Clichy (branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13)** dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris et à proximité de Clichy-la-Garenne. Le tracé passe alors sous la ligne C du RER et sous la ligne 13.
- Elle traverse ensuite Clichy-la-Garenne en souterrain avec une nouvelle station **Clichy Saint-Ouen RER**.
- Son tracé se poursuit toujours en souterrain sur la commune de Saint-Ouen et passe sous le Boulevard Victor Hugo, jusqu'à la station de la ligne 13 **Mairie de Saint-Ouen (branche Saint-Denis Université de la ligne 13)**.
- Le tunnel se termine à 600 m environ après la station Mairie de Saint-Ouen, cette arrière-gare est nécessaire à l'exploitation de la ligne.
- Ce tracé offre la possibilité d'un prolongement ultérieur vers le Nord.

Il permet d'implanter un **Site de Maintenance et de Remisage (SMR)** des rames au niveau de la ZAC des Docks. Ce site est nécessaire au prolongement de la ligne pour réaliser les opérations d'entretien, nettoyage, réparation et garage des rames. Un tunnel de raccordement sera créé vers le tunnel principal.

Ce tracé, en plus des stations nouvelles, est ponctué d'un certain nombre **d'ouvrages de service**, nécessaires au fonctionnement de la ligne. Ils permettent en effet l'accès au tunnel par les services de secours, la ventilation du tunnel et des stations, la récupération des eaux d'infiltration (époussetage) ainsi que l'alimentation électrique de la ligne (alimentation traction) et des autres équipements du tunnel, des stations et des ouvrages annexes.

Le prolongement induira de réaménager la station Saint-Lazare, terminus actuel de la ligne 14, pour en faire une station de passage. Le prolongement de la ligne 14 entraînera une augmentation significative des flux voyageurs dans la station Saint-Lazare. Afin de respecter les normes réglementaires en matière d'évacuation, une sortie de secours supplémentaire sera donc créée allant directement du quai de la ligne 14 vers la surface.

## 2.3. L'ARTICULATION AVEC LES PROJETS CONNEXES

### 2.3.1. Le projet de désaturation de la ligne 13

Le projet de désaturation de la ligne 13 par le **prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen** est considéré comme un « projet », en référence aux directives européennes sur l'évaluation environnementale. Il s'agit de « la réalisation de travaux de construction ou d'autres installations ou ouvrages ; d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation du sous-sol ». <sup>1</sup>

Ce projet répond à l'**objectif** de désaturation de la ligne 13. Il fera l'objet d'une réalisation intégrale, sans phasage. Ceci implique que tout prolongement ultérieur de la ligne 14 devra démontrer sa compatibilité avec l'objectif de désaturation de la ligne 13.

### 2.3.2. L'environnement général des projets

Le projet de désaturation de la ligne 13 par le **prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen** s'inscrit dans un **environnement général de projets** de transport, de projets urbains, de projets de réaménagement de voirie, etc. On qualifie ces projets de **projets connexes**.

<sup>1</sup> Source : Rapport annuel 2010 de l'autorité environnementale du CGEDD

Parmi les projets de transport, on peut identifier :

- les projets de prolongement de la ligne 14 au-delà de Mairie de Saint-Ouen et d'Olympiades, dans le cadre du Réseau de transport public du Grand Paris.
- l'augmentation de la capacité de la ligne 14 par le passage de 6 à 8 voitures et l'adaptation des stations existantes de la ligne 14.
- les projets de transport qui seront en connexion avec la ligne 14, parmi lesquels on peut évoquer le prolongement de la ligne E du RER, le prolongement de la ligne 3 du tramway (tram des Maréchaux)...

### 2.3.3. L'articulation avec le réseau de transport public du Grand Paris

Par courrier daté du 16 juin 2011, la Société du Grand Paris (SGP) précise :

« Si le réseau de transport du Grand Paris constitue un programme au sens de la directive européenne 2001/42-CE « plans et programmes », et par suite, au sens de l'article L-122-1 du Code de l'environnement, le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen est distincte de ce programme et devrait être considéré comme un projet, notamment pour les motifs suivants :

- La nécessité des travaux du prolongement à Mairie de Saint-Ouen était avérée avant même les décisions mêmes relatives au Réseau de transport public du Grand Paris ; la justification de leur réalisation – désaturer la ligne 13 – reste en effet entière indépendamment de la réalisation du métro du Grand Paris ;
- Le schéma d'ensemble adopté le 26 mai 2011 constitue bien un programme au sens de l'article L-122-1 du Code de l'environnement, ce qui emporte l'obligation d'intégrer dans son étude d'impact, l'ensemble des projets qui concourent à sa réalisation ou qui lui sont reliés ;

Il reviendra donc à la Société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage du réseau de transport public du Grand Paris, de procéder à l'étude d'impact environnementale globale de l'ensemble du réseau de transport du Grand Paris, y compris les réseaux complémentaires structurants, compte tenu notamment de l'antériorité du projet de prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et de sa motivation propre. »

### 2.3.4. L'articulation avec l'augmentation de la capacité de la ligne 14

Le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen se distingue également du **projet d'augmentation de la capacité de la ligne 14**, avec le passage de 6 à 8 voitures et d'adaptation des stations existantes, qui est un projet connexe au prolongement de la ligne 14.

En effet, ces adaptations découlent d'une réflexion conduite par le STIF et la RATP sur l'exploitation de la ligne 14 : stratégie de renouvellement du matériel roulant, réflexions sur le système d'exploitation des trains, etc.

L'augmentation de capacité de la ligne 14, qui sera menée en parallèle et dont la mise en service sera concomitante avec celle du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, est essentiellement un projet relatif à **l'exploitation** de la ligne, qui entraîne des effets sur certaines stations existantes (aménagement d'accès supplémentaires...).

La Société du Grand Paris est associée à ce projet dans la perspective du prolongement ultérieur de la ligne 14 à Pleyel au Nord et à Orly au Sud.