

Réunion publique des conseils consultatifs de quartier « Batignolles-Cardinet », « Pereire-Malesherbes », « Epinettes-Bessières »

le 11 mars 2015

à la mairie du 17^{ème} 16/20, rue des Batignolles Paris 17^e

Thème

Les Transports

Prolongement de la Ligne 14 et du Tramway T3

à la tribune :

Brigitte KUSTER, Maire du 17^{ème} arrondissement

Anne PEYRICOT, Adjointe au maire chargée de l'Espace public et des Transports

Jérôme DUBUS, Conseiller de Paris, Délégué du maire au conseil consultatif de quartier Epinettes-Bessières

Cédric LECOMTE-SWETCHINE, Adjoint au maire, Délégué au conseil consultatif de quartier Batignolles-Cardinet

Christophe LEDRAN, Adjoint au Maire, Délégué au conseil consultatif de quartier Pereire-Malesherbes

Jean Didier BERTHAULT, Conseiller de Paris, Délégué du maire au conseil consultatif de quartier Champerret-Berthier

Christelle GODINHO, Cheffe de la Mission tramway à la Ville de Paris

Julie ROSENCZWEIG, Chef de projet du prolongement du T3b à la RATP

Mathieu LEROY, Directeur de l'opération de Prolongement de la Ligne 14 à la RATP

Philippe MOYAL, Chef de Projet Infrastructures à la RATP

Brigitte KUSTER introduit la réunion par des remerciements à l'attention des habitants et des intervenants et regrette l'absence du STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) qui reste un acteur incontournable en matière de transport. Mme le Maire souligne combien il est important d'informer les habitants sur le prolongement de la ligne 14 et du tramway car l'enjeu est majeur pour le 17^e avec l'arrivée prochaine de 6500 nouveaux habitants ainsi que 10000 salariés. L'annonce d'une station Pont Cardinet et d'un arrêt à la Porte de Clichy sur la ligne 14 a été une victoire et une nouvelle réjouissante notamment pour les usagers de la ligne 13 aujourd'hui plus que saturée. Mais une ombre au tableau vient altérer cette projection, la RATP a annoncé un retard des travaux de 2 ans. Ainsi, les deux stations n'ouvriront qu'en 2019.

Mme le Maire ajoute que ce retard est d'autant plus inacceptable que les difficultés qui l'expliquent concernent le tracé hors de Paris. Rien n'empêche donc le phasage des travaux et la réalisation en priorité du tronçon Gare St Lazare/ Porte de Clichy et d'assurer l'ouverture en 2017. Cette proposition soutenue par 3600 signataires de la pétition a été rejetée par le Président du STIF. Brigitte KUSTER n'est pas convaincue par les raisons techniques invoquées justifiant ce refus. Elle espère que cette réunion aboutisse à des pistes de réflexion qui iront dans le sens des intérêts des habitants.

Mme le Maire propose de débiter la réunion par un sujet plus consensuel qui est le prolongement du tramway T3 jusqu'à la porte d'Asnières et à terme jusqu'à la Porte Maillot à l'horizon 2020.

Le prolongement du tramway T3

Ce prolongement se situe entre la Porte de la Chapelle et Porte d'Asnières et représente 4,3 km ainsi que 8 stations d'arrêt.

Les objectifs du tramway - Offrir aux Franciliens un système de transport moderne et peu polluant

- Un service 7 jours sur 7.
- De 5h à 0h30 en semaine et de 5h à 1h30 les vendredis, samedis et veilles de fêtes.
- Un passage toutes les 4 minutes dans chaque sens en heure de pointe.
- Un temps de trajet estimé à 13 minutes entre Porte de la Chapelle et Porte d'Asnières.
- Un mode de transport silencieux et plus confortable dans de nouvelles rames

Le système de transport - Augmenter la capacité de transport Remplacer le PC3 par un tramway encore plus accessible, régulier et confortable :

- Les rames ont une capacité totale de 304 places contre environ 140 pour les bus actuels;
- Toutes les stations sont accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- Amélioration des conditions de déplacement dans le nord-ouest de Paris ;
- Facilitation des déplacements en rocade ;

Le **matériel** est adapté aux personnes à mobilité réduite, équipé d'un système de ventilation réfrigérée, d'un système d'information des voyageurs embarqué.

Le projet en chiffres

4,3 km de tracé supplémentaire > 8 nouvelles stations de tramway > 4 lignes de métro en correspondance (lignes 4, 12, 13 et 14) > 1 ligne de RER (ligne C) en correspondance > Une vingtaine de lignes de bus en correspondance > 76 000 futurs voyageurs par jour

Dispositif d'accompagnement et d'information

- Le **T3 mag** : distribués dans les boîtes aux lettres, il informe régulièrement de l'avancée du projet et des travaux ;
- Le site www.tramway.paris.fr ou encore le numéro d'appel Info tram **01 40 09 57 00**.

Des mesures d'accompagnement spécifiques pour les commerçants > La Commission de Règlement à l'Amiable (CRA), elle instruit les demandes d'indemnisation présentées par les professionnels implantés le long du tracé. Retrouvez le guide en cliquant sur le lien suivant [Guide CRA](#)

Le financement

Le coût des travaux du tramway est estimé à 211M€ HT. Les aménagements de voiries sont estimés à 131M€ HT. Les infrastructures ferroviaires et les stations sont estimées à 80M€ HT. Les financeurs sont la Ville de Paris à hauteur de 60%, la Région île de France à 20% et l'Etat à 20%. Le matériel roulant représente un investissement de 48,1 M€ HT, financé par le STIF. Le coût d'exploitation est estimé à 7,2M€ pour la première année, financé par le STIF.

Travaux en cours

- Avril 2014 : Début des travaux Concessionnaires et du désamiantage des chaussées (avancement prévisionnel 80 % fin juin 2015)
- Mars 2015 : Début des travaux du tramway
- La fin des travaux du tramway est prévue à décembre 2017 comme annoncée en 2010 lors de la concertation préalable.

Calendrier – Déroulement des travaux

- Travaux préparatoires : avril 2014 à début 2016

- Travaux insertion urbaine: Assainissement: mars 2015 à janvier 2016 / Ouvrages d'art: juillet 2015 à mai 2017 / Voirie: juillet 2015 à décembre 2017
- Travaux système de transport: Plateforme: octobre 2015 à juin 2017 / Poste de redressement: avril 2015 à février 2017

Les travaux à venir Porte d'Asnières sont réalisés par :

- La CPCU qui réalise une liaison vers la ville de Levallois-Perret jusqu'à la rentrée 2015
- La mission tramway qui poursuit le désamiantage des chaussées et entame la création des ouvrages d'assainissement ;

Les travaux à venir Porte de Clichy sont réalisés par :

- La RATP qui réalise la station de la ligne 14
- Eau de Paris : puits de service et pose de canalisation (pleine terre et en galerie) entre Asnières et Clichy entre le 4^e trimestre 2015 et le 2^e trimestre 2016 ;

Les travaux à venir à la Porte Pouchet et Saint Ouen sont :

- CPCU qui prépare sa canalisation à la démolition du souterrain routier : puits provisoire et raccordement provisoire porte de St Ouen, jusqu'à l'été 2015 avant travaux d'EDP, de la RATP HT et démarrage des ouvrages d'arts ;
- Puits de service rampe Nord Est St Ouen de novembre 2015 à avril 2016 en parallèle de la phase 1 des ouvrages d'arts ;
- La mission tramway poursuit le désamiantage des chaussées ;

Les comblements des souterrains routiers

Les souterrains routiers des portes d'Asnières, de Clichy et de Saint-Ouen seront comblés pour permettre le passage de la plateforme du tramway et améliorer les traversées piétonnes des boulevards.

Dates prévisionnelles des travaux : Porte d'Asnières (juillet 2015 à début 2017), Porte de Clichy (Septembre 2015 à octobre 2016), Porte de Saint-Ouen (janvier 2016 à avril 2017)

En réponse aux questions des habitants, **les intervenants** répondent :

- La période de travaux reste une période complexe et difficile, notamment pour les commerçants. Toutefois, l'expérience des travaux aux maréchaux Est, permet de dire aujourd'hui qu'au final tout le monde y gagne. La vie économique est revitalisée, les commerces sont revalorisés... La CRA est mise en place pour réduire la procédure des dossiers déposés. D'autre part, La Direction de l'Urbanisme regarde avec discernement les demandes d'abattelements des droits de voirie afin de compenser le manque occasionné par les travaux.
- Concernant le carrefour de Porte d'Asnières, carrefour à 6 branches dont 5 entrées dans le carrefour, il n'est pas possible d'éviter une suppression d'entrée avec l'arrivée du tramway, car le maintien de l'ensemble des entrées perturberait beaucoup trop le flux de circulation. La rue de Saussure sera donc inversée même si l'on a bien conscience que cela changera et impactera la vie locale. Cependant, à terme on aboutira à un point d'équilibre sur le carrefour.
- Un réaménagement du pont Berthier est prévu car il crée aujourd'hui une coupure urbaine. Un renforcement de l'éclairage sur cet ouvrage est également envisagé.
- La desserte de bus est maintenue pour tous problèmes les signaler au **01 40 09 57 00**. La mairie du 17^e se fait également le relai des habitants signalant les dysfonctionnements.
- Toutes les mesures de sécurité sont prises pendant le désamiantage, la méthode la moins émissive a été choisie. Par ailleurs, un boitage est réalisé pour informer les riverains concernés.

Avant d'aborder le prolongement de la ligne 14, **Christophe LEDRAN** tient à rappeler les engagements pris par la Mission tramway d'étudier les propositions du conseil de quartier Pereire-Malesherbes suivantes :

- Si une inversion de la circulation rue de Saussure est actée, est-il envisageable de prolonger l'inversion jusqu'à la rue Jouffroy d'Abbans (et non pas jusqu'au bld Pereire) pour éviter un report sur la Place Wagram ?
- Si le sens de circulation actuel de la rue de Saussure est maintenu, peut-il y avoir un tourne à droite, puis un tourne à gauche avant de passer sous le tunnel SNCF, boulevard Berthier, pour permettre aux véhicules de rejoindre la Porte d'Asnières sans avoir à aller jusqu'à la Porte de Clichy.

Christelle GODINHO répond que ces propositions seront bien examinées avec les services de la Voirie et qu'un retour sera donné courant mai.

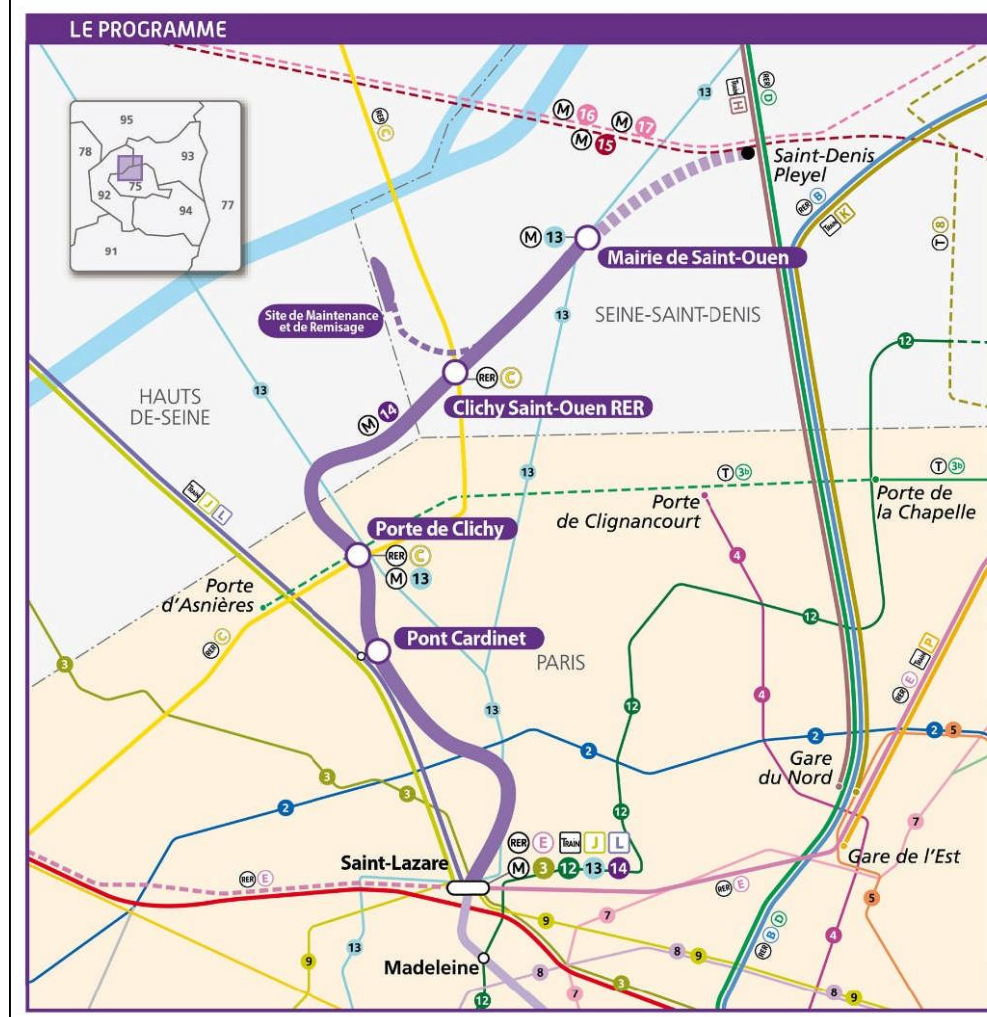
Le prolongement de la Ligne 14

La ligne 14 a été mise en service en 1998, elle représente aujourd'hui 9 stations sur 8,7 km et regroupe 25 trains qui transportent **550 000** voyageurs/jour. Sa capacité de transport est de 30 000 voyageurs/heure.

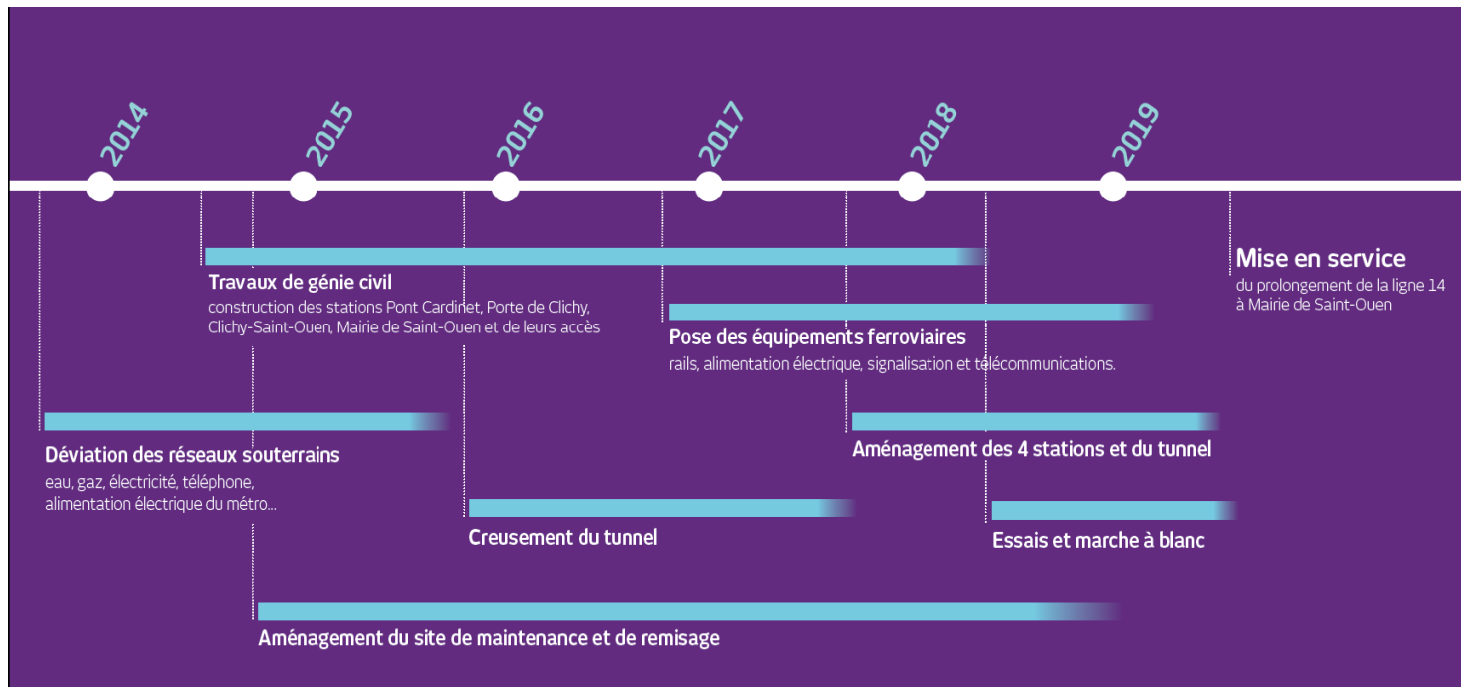
Les enjeux et ambitions de ce prolongement sont de désaturer durablement la ligne 13 (-20% à -30% de voyageurs) et desservir des pôles en développement (Clichy Batignolles / Docks de St-Ouen)

Les ouvrages, étendus sur 3 départements et 4 communes, sont la création de 4 stations (Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy Saint Ouen, Mairie de Saint-Ouen) ainsi qu'un site de maintenance et de remisage à travers un tunnel de 5,8 km

L'enveloppe financière est de 1,2 Md €



Le calendrier (étapes en cours et à venir)



Retrouvez tous les détails techniques sur le site internet en cliquant sur <http://www.prolongerligne14-mairie-saint-ouen.fr>

Un agent de proximité est également à votre disposition pour répondre à vos questions : Alain Rousselet au **06 18 25 23 70**. Il est également possible d'adresser des mails à l'adresse suivante : **M14-MSO-Info@ratp.fr**

En réponse aux questions des habitants, **les intervenants** répondent :

Lorsque la RATP a finalisé ses études techniques de conception pour la réalisation du prolongement de la L14, les calendriers techniques tendaient vers une mise en service fin 2018. Ces documents ont été transmis au STIF. En retour, le STIF a demandé à la RATP de retravailler le dossier de manière à maintenir la mise en service fin 2017. La RATP a revu ses hypothèses d'études puis les a confrontées au marché lors des appels d'offres avec des clauses incitatives proposant des enveloppes financières plus conséquentes si les délais étaient réduits.

Les ¾ des délais concernent le gros œuvre relevant du génie civil, Paris est un milieu très urbain avec des conditions et emprises très réduites. D'autre part, les horaires de travaux sont déjà très étendus, les étendre davantage nuiraient beaucoup trop aux riverains.

Par ailleurs, il y a eu des problèmes d'expropriation notamment à St Ouen ainsi que sur des déviations de réseaux concessionnaires. La découverte d'amiante dans les enrobés a également ralenti le chantier. Sur la station Clichy-St Ouen les conditions de dévoiement de la conduite CPCU (chauffage urbain) sont particulièrement complexes. Cette conduite est la plus importante d'Ile de France, elle alimente tout le Nord de Paris, sa déviation demande un délai d'un an et ne peut se réaliser qu'en dehors de la période hivernale.

C'est pourquoi, au vu de toutes ces problématiques, la mise en service a été envisagée en juillet 2019.

Concernant la proposition de mise en service anticipée partielle, c-à-d au niveau parisien, les appels d'offres n'ont pas été élaborés en fonction de cette hypothèse. Il s'agit de marchés conséquents à plusieurs millions d'€ et le non respect des contrats entraînerait des conséquences juridiques. Au-delà de ces aspects le fait d'envisager un autre

déroulement, une autre organisation, entrainerait un retard encore plus conséquent car tout a été préparé et anticipé selon le schéma actuel.

Brigitte KUSTER souligne des incohérences. Elle souhaiterait connaître les dates de lancement des marchés car sur des documents officiels du STIF, datés du 13 décembre 2012, la mise en circulation fin 2017 est annoncée noir sur blanc. Or, on peut supposer que les marchés ont été conclus avant. D'autre part, s'agissant des problèmes d'expropriation et de déviation des réseaux, cela aurait dû être anticipé par la RATP.

Mathieu LEROY précise que le dernier marché a été conclut en septembre 2014 et concernait la station Clichy-St Ouen. Cette passation a permis aux industriels de soulever des difficultés obligeant à allonger les délais des travaux.

Annick LEPETIT pense avant tout aux usagers de la ligne 13 qui voyagent dans des conditions difficiles. Même si des améliorations ont été apportées, elle souhaiterait aller plus loin pour améliorer encore davantage cette ligne de métro. Le premier projet présenté par le STIF a été signé en 2008. Ce sont donc des projets qui sont prévus depuis très longtemps, aussi lorsque l'on apprend qu'il y a un décalage de 2 ans, il est difficile de se contenter de si peu d'informations données à ce sujet. Ce prolongement concernent des milliers de personnes, la ligne 13 ne transporte pas uniquement des parisiens, cette ligne dessert 2 gares importantes Saint Lazare et Montparnasse. Mme LEPETIT a bien spécifié ces éléments au conseil d'administration de la RATP où elle représente le Conseil de Paris et elle a insisté sur la nécessité de communiquer auprès des usagers.

Concernant ce retard Mme LEPETIT constate que chacun se renvoie la balle, elle ne souhaite pas tergiverser davantage. Elle dit assumer ses responsabilités politiques en invitant à envisager toutes les alternatives possibles de transports pour compenser le retard et suppléer la L14.

Brigitte KUSTER ne se résigne pas à ce retard. Elle souhaite bien évidemment que tous les moyens soient étudiés pour améliorer la desserte, toutefois elle ne veut pas abandonner à ce jour des solutions potentielles que plusieurs spécialistes lui ont soumises, et qui permettraient de rattraper une partie du retard.

Mme le Maire conclut en précisant que cette réunion était nécessaire pour à la fois comprendre les raisons de ce retard et permettre aux habitants et élus d'exprimer leur colère. Elle invite la RATP à poursuivre les réunions avec la mairie pour envisager la démultiplication des moyens de transport, et ce dès maintenant car des nouveaux habitants se sont déjà installés sur la ZAC.