

COMITE DE LIGNE METRO 13

Compte-rendu de la réunion du 15 décembre 2009

Présidé par M. Jean BRAFMAN, Président de la Commission Démocratisation du STIF.

Etaient présents ou représentés :

STIF

RATP

Conseil Général des Hauts-de-Seine
Communauté d'Agglomération Arc de Seine
Mairie d'Asnières-sur-Seine
Mairie de Bagneux
Mairie de Chatillon
Mairie de Clichy-la-Garenne
Maire de Clichy-la-Garenne
Mairie de Genevilliers
Mairie de Genevilliers
Mairie de Paris
Mairie de Paris 17ème arrondissement
Fédération nationale des associations d'usagers des transports-Président du CPTP
Fédération nationale des associations d'usagers des transports
Présidente de l'Association Comité des usagers de la ligne 13
- représentante de la branche Saint-Denis
Association Comité des usagers de la ligne 13
- représentante de la branche Asnières-Gennevilliers
Association d'usagers DECLIC 17/18
Responsable du Comité d'usagers de Clichy
Comité d'usagers de Clichy-Gennevilliers-Asnières

Mmes BLYT, LAMBERT, ARTIS, SOLIGNAC
MM. GUIMBAUD, MONNET, DESORMIERE,
SAINT-BLANCARD,
MM. BINET, SENCE
Mme GOUIN
Mme LION
M. LANZ
M. LEGRAND
Mme GOMEZ-LE FOULON
Mme MAGUARIAN
M. CATOIRE
Mme DAVID
Mme GOUDOU
Mme LEPETIT
Mme BOUGERET
M. LEROSEY

Mme BIGORGNE

Mme GOMAR

Mme PEREZ

M. VURVILLIERS
M. GUILLOU
M. LANDAU

* * * * *
* * *

M. Brafman ouvre la séance en rappelant qu'il s'agit du cinquième comité consacré à la ligne 13, témoignant de l'attention porté par le STIF à cette ligne. Ce comité de ligne a vocation à aborder les questions d'actualité de la ligne 13. Le STIF présentera en fin de séance les modalités de la concertation qui se tiendra du 11 janvier au 13 février sur le projet de prolongement de la ligne 14 à la Mairie de Saint-Ouen.

Il rappelle les moyens consacrés depuis plusieurs années par le STIF en faveur de cette ligne : 7,3 M€ sur l'offre (en deux étapes, en 2006 et 2008) ; 7,5M€ de renforcement des lignes d'autobus du secteur ; 18 M€ pour l'installation des portes palières ; ainsi que le financement par le biais du contrat STIF – RATP de la modernisation du matériel et la création du PCC de Malakoff.

La RATP commente la présentation ci-jointe en annexe.

Les résultats de production 2009 apparaissent supérieurs à ceux de 2008. L'offre produite par la RATP aux mois de juillet et d'août dépasse le niveau d'offre contractualisé avec le STIF.

Sur les causes de perturbations, la RATP classera à partir de janvier les malaises de voyageurs liés à la surfréquentation des trains à la source du problème (incident matériel ou signalisation par exemple) au lieu de l'imputer au chapitre des incidents voyageurs.

Pour le matériel roulant, le 30^{ème} élément MF77 rénové a été réceptionné le 14 décembre. Les difficultés économiques ayant touché les ateliers STP à Cannes ont retardé le projet. La RATP a incité le titulaire du marché à lancer un deuxième site de rénovation afin de respecter le délai d'achèvement de l'opération, prévue fin 2011.

Concernant les portes palières, la RATP a accéléré le lancement de l'opération dans la première station, Miromesnil, qui sera équipée dès juillet 2010. La RATP rappelle qu'il est nécessaire d'équiper un groupe de stations de façon continue, de sorte à simplifier la conduite et assurer la sécurité des circulations, mais également pour éviter le report des intrusions dans une station voisine moins fréquentée. Les stations seront équipées par ordre croissant de difficulté : la station Place de Clichy sera la dernière équipée, compte tenu des importants travaux qu'elle nécessite à quai avec organisation du chantier depuis la voirie.

Le projet Ouragan est maintenant recalé après les non-conformités rencontrées. Les premiers trains équipés seront engagés à partir de janvier 2011 et l'équipement complet de la ligne sera opérationnel en décembre 2011, ce qui permettra de réduire l'intervalle entre les trains de 95 à 90 secondes.

D'un point de vue général, l'ensemble des associations représentant les usagers de la ligne 13 expriment leur désaccord sur la situation réelle de la ligne 13 : les usagers n'ont pas constaté une amélioration de leurs conditions de transport. Au contraire, la situation s'est encore dégradée avec une croissance des arrêts d'exploitation. Les associations déplorent le manque de perspectives de la part de la RATP pour améliorer réellement la situation sans attendre de grands chantiers dont l'horizon est trop éloigné des réalités quotidiennes. L'ensemble des associations considère que les portes palières devraient être installées sur l'ensemble de la ligne 13 et non sur 12 stations dont certaines à trafic modeste. En ce sens, elles ne comprennent pas la priorité accordée à la ligne 1. Concernant Ouragan, elles remarquent que la RATP raisonne en moyens (installation du système) et pas à un objectif de résultat (intervalle réel de 90 secondes).

Ce point de vue est partagé par l'ensemble des communes desservies par la ligne 13, et appuyé par Mme Lepetit et M. Brafman.

Plus spécifiquement, l'association DECLIC 17-18 s'inscrit en faveur du prolongement de la ligne 14 à la Mairie de Saint-Ouen.

L'AUT Plaine Commune souligne que l'évolution de l'offre réalisée lors du prolongement aux Courtilles a entraîné une diminution de l'offre sur la branche de Saint-Denis alors que de nombreux emplois s'installent autour de la ligne 13.

La ville de Gennevilliers précise qu'elle est dans la même situation.

La ville de Clichy-la-Garenne manifeste sa colère compte tenu de la dégradation de la situation et conteste la réalisation du prolongement aux Courtilles avant d'avoir réglé le problème de charge et d'exploitation de la ligne par le débranchement/météorisation. Elle manifeste son opposition à tout nouveau prolongement de la ligne 13 qui ne ferait qu'aggraver une situation déjà extrême. Elle demande par ailleurs la transmission préalable des documents remis en séance.

Mme Lepetit réitère ses demandes auprès de la RATP pour agir concrètement sur le fonctionnement de la ligne 13. Elle considère encore peu efficace le dispositif installé à Saint-Lazare indiquant le temps de stationnement. Elle note aussi une augmentation du trafic le samedi, qui tend à rejoindre l'affluence de semaine. Elle demande l'organisation de dispositifs d'information compensant l'arrêt de SIEL dans les stations en cours de rénovation. Enfin, elle demande au STIF de rappeler le montant des pénalités contractuelles sur la ligne 13.

La RATP rappelle que l'intervalle de 90 secondes permis par Ouragan est le maximum réalisable en exploitation « classique » et qu'au-delà, il faudra engager d'autres projets de plus grande ampleur pour éviter de concentrer les flux sur la seule ligne 13.

Elle prend note des remarques faites par les associations sur le comportement de certains Contrats d'Aide à l'Emploi en rappelant qu'ils n'ont pas vocation à « pousser » les voyageurs dans les trains mais à faire respecter la sonnerie de fermeture des portes. L'indicateur de temps de stationnement est indicatif, puisque le train peut quitter la station avant la fin du décompte si l'échange de voyageur est terminé. En outre, si le signal de sortie de la station reste fermé (rouge), le conducteur doit obéissance à ce signal.

Le STIF précise qu'au titre de l'année 2008, les pénalités à l'endroit de la RATP sur la ligne 13 se sont élevées à 200 000 €. Les résultats 2009 ne sont pas encore connus.

Le STIF souligne que l'urgence est bien de relever le taux de production à l'heure de pointe, qui enregistre une non exécution de 12 à 15% par rapport à l'offre de référence. Un gisement de capacité supplémentaire conséquent existe donc bien aux heures de pointe sur les infrastructures actuelles. Le nouvel indicateur de production d'heure de pointe vise à mieux connaître le niveau effectif de production.

L'association DECLIC 17-18 demande la création de lignes de bus express entre Saint-Denis d'une part et Gennevilliers d'autre part, à destination de Saint-Lazare.

Le STIF explique que de telles réflexions ont été menées mais le résultat n'a pas été jugé suffisant compte tenu de l'écart de temps de trajet entre le métro et le bus : de telles lignes ne pourraient être efficaces pour une partie des usagers de la ligne 13 si elles bénéficiaient sur l'ensemble du trajet d'un site propre. Or les voiries sont en certains endroits étroites. Pour autant, les renforcements apportés sur les lignes de bus des 17^{ème} et 18^{ème} arrondissements ainsi qu'en première couronne, se sont traduits par une augmentation du trafic. Néanmoins, la vitesse des bus est handicapée par la circulation dense.

Le STIF présente enfin les modalités de la concertation (voir le document joint) relative au projet de prolongement de la ligne 14 à la Mairie de Saint-Ouen. Il a été souhaité qu'elle soit la plus large possible en diversifiant les rencontres avec les élus et les usagers.

Les associations d'usagers restent prudentes sur l'intérêt de la solution désormais présentée alors que la météorisation de la branche de Gennevilliers a toujours été de longue date présentée comme la solution d'avenir. Il est craint un débat fermé car une seule solution est proposée. Elles indiquent néanmoins qu'elles sont en attente d'éléments techniques convaincants prouvant que le prolongement de la ligne 14 est la bonne solution.

Mme Lepetit souligne que suite à la saisine par le STIF de la Commission nationale du débat public, la CNDP a recommandé l'organisation d'une concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante. Cette procédure, tout en étant de qualité, permet d'aller plus rapidement auprès des élus et usagers.

M. Brafman précise, en conclusion du comité, que les conclusions du garant de cette concertation seront déterminantes pour examiner la suite à donner au projet : cette phase de dialogue doit être constructive pour faire émerger les solutions permettant la désaturation durable de la ligne 13.