

# COMITE DE LIGNE METRO 13

## Compte-rendu de la réunion du 7 mars 2011

*Présidé par M. Pierre SERNE, Président de la Commission Offre de Transport du STIF*

*La liste des présents figure en annexe.*

\* \* \* \* \*

\* \* \*

**M. Serne** accueille les participants à ce sixième comité consacré à la ligne 13 du métro et rappelle le principe de ces échanges consacrés prioritairement à la situation du réseau existant et aux perspectives à court terme, d'autant que dans le cas présent, les réflexions à plus longue échéance ont fait récemment l'objet de débats dans le cadre de la concertation autour du projet de prolongement de la ligne 14, début 2010.

En rappelant l'importance accordée à la situation difficile de cette ligne de métro, M. SERNE détaille les mesures déjà engagées depuis 2006 tant sur l'amélioration de l'offre de la ligne que sur les lignes d'autobus complémentaires (près de 8M€ annuels supplémentaires sur le métro, et autant sur le bus), que sur les investissements réalisés sur la ligne dans le cadre du contrat avec RATP, pour un montant total de près de 250 M€ (rénovation des trains, PCC, terminus Châtillon, installation de façades de quai dans douze stations, etc..)

Les présentations du STIF, des opérateurs et de RFF sont disponibles sur le site Internet du STIF : [www.stif.info](http://www.stif.info)

\* \* \* \* \*

\* \* \*

### FONCTIONNEMENT ACTUEL DE LA LIGNE 13

***Le comité des usagers d'Asnières-Gennevilliers remercie le directeur de ligne pour sa disponibilité au cours des différents échanges avec l'association. Il demande le résultat du plan d'actions mis en place pour améliorer l'exploitation.***

***Déclic-17-18 abonde en ce sens et salue le travail des régulateurs à quai, qui contribuent efficacement à fluidifier les échanges en station.***

La RATP présente les résultats de l'indicateur de production à l'heure de pointe, sur 2009 et 2010 : ce nouvel indicateur, publié chaque trimestre sur le site internet du STIF ([www.stif.info](http://www.stif.info)) mesure le pourcentage de trains ayant effectivement circulé aux heures de pointe, par rapport au service commandé par le STIF.

A l'heure actuelle, la RATP constate une amélioration aux heures de pointe au cours des derniers mois.

La RATP indique que sa priorité a consisté à fiabiliser l'ensemble des composants de la ligne (voie, signalisation, matériel...), à améliorer l'efficacité des informations diffusées en stations et travailler avec les autorités à la sécurisation des espaces du métro et leur environnement immédiat. La fréquentation de la ligne a augmenté de 25% en cinq ans, et l'offre a été accrue dans les mêmes proportions. Les tensions sur l'exploitation restent fortes et l'ensemble du système doit être pleinement opérationnel.

Concernant les événements exceptionnels, la RATP expose que la journée du 28 janvier a été marquée d'abord par une avarie sur une rame à Miromesnil avec une heure d'intervention en station (et interruption du trafic pour couper le courant pendant l'intervention sur les voies), puis un suicide à la station Porte de Paris, avec des difficultés d'accès pour les secours du fait de la circulation, et enfin des individus descendus sur les voies.

***L'AUT Ile de France souligne la faiblesse de l'offre sur les branches à l'heure creuse, notamment en soirée et le week-end.***

La RATP note la remarque : cependant, la fréquence des branches est directement liée à celle du tronçon commun et la fréquence de la ligne 13 en heure creuse reste comparativement à celle des autres lignes très élevée. La RATP est cependant prête à étudier avec le STIF des évolutions sur ces créneaux, comme elle l'a fait par le passé, notamment par la suppression du terminus partiel en soirée aux Invalides.

Le STIF souligne qu'il est vigilant au respect par la RATP de l'offre de référence actuelle aux heures creuses, mais qu'il reste à l'écoute des besoins de renforts d'offre exprimés par la RATP.

M. Serne ajoute qu'une réflexion globale sur l'évolution des rythmes de vie et du rapport au temps sera engagée dans le cadre du nouveau PDU.

## **RENOVATION DU MATERIEL ROULANT**

---

***L'ensemble des participants demande l'état d'avancement de la rénovation des rames MF77.***

La RATP indique que suite à de nombreuses difficultés industrielles, la rénovation suit son cours, et devrait s'achever fin 2011. 52 rames rénovées circulent déjà sur la ligne.

## **FACADES DE QUAI**

---

***L'ensemble des participants demande l'état d'avancement de l'installation de façades de quai.***

La RATP indique que l'équipement des douze stations définies (de Montparnasse à Place Clichy, ainsi que Porte de Paris et Saint-Denis Basilique) suit son calendrier tel que prévu. 2 stations sont déjà équipées : Miromesnil et Saint Lazare. Leur fonctionnement ne semble pas actuellement poser de problème majeur.

***Déclic-17-18 et la ville de Gennevilliers demandent si un premier bilan de leur utilité peut être effectué.***

La RATP répond qu'il est encore un peu tôt pour se prononcer. L'objectif est d'abord de sécuriser les flux de voyageurs et ensuite de permettre aux trains de rentrer à l'allure nominale, sans avoir à ralentir du fait de l'affluence (de même au démarrage). Il faudra aussi veiller à leur bon fonctionnement afin de ne pas pénaliser les échanges par une défaillance de l'une des portes.

***L'AUT Ile de France demande sur quels critères s'est fait le choix des stations.***

***L'ensemble des participants demande la possibilité de généraliser cet équipement.***

La RATP indique que son analyse a été la suivante : d'abord, équiper une section continue pour éviter tout risque d'erreur de conduite (un commutateur devant être actionné pour basculer sur le mode de conduite avec façades de quai) ; ensuite, équiper les stations où des flux importants se croisent, notamment les deux gares SNCF et les principales correspondances ; enfin, les stations où de fortes charges sont constatées, indépendamment du volume des échanges. Cela a conduit la RATP à privilégier les stations centrales.

Le STIF rappelle qu'il a demandé à la RATP de lui fournir les études relatives à l'opportunité et la faisabilité de généraliser les portes palières à l'ensemble de la ligne.

La RATP indique qu'elle soumettra sous peu au STIF le calendrier des études pour chaque station concernée. En effet, selon la RATP, chaque station présente des spécificités, notamment concernant la jonction entre la façade de quai et les tympans des tunnels, et le positionnement de certains équipements d'exploitation (écrans de rétro-vision pour le service voyageur, tableau horaire des conducteurs...) qui doivent être parfois déplacés pour demeurer visibles.

## OURAGAN

---

***L'ensemble des participants s'inquiète du projet Ouragan : l'AUT Plaine Commune rappelle que le projet était annoncé pour être mis en service en 2007, avant le prolongement aux Courtilles.***

La RATP reconnaît une forte dérive sur le projet et, tout en prenant sa part de responsabilité, souligne que le retard est d'abord lié au non-respect des engagements de l'industriel Thalès et, par le passé, aux restructurations du secteur industriel. Les difficultés sont principalement liées à la non-conformité de certains composants sécuritaires du système d'exploitation par rapport aux normes françaises. Aujourd'hui, la RATP mobilise son ingénierie pour faire pression sur Thalès, et a financé la réalisation d'un banc d'essais pour accélérer la phase de tests avant la production en série des cartes, qui devrait débiter normalement en juillet prochain. La mise en service totale d'Ouragan ne pourrait intervenir qu'à la fin de 2013.

M. Serne indique que le STIF a convenu avec la RATP de rencontres régulières sur ce projet spécifique, autour de jalons techniques : le respect de l'enchaînement de ces jalons devrait garantir désormais les délais. Une information sera réalisée au fur et à mesure du franchissement de ces jalons.

La RATP rappelle toutefois qu'elle a réussi à renforcer de 25% l'offre depuis 2006, en passant l'intervalle minimal de 110 à 95 secondes à la pointe.

La RATP indique en outre que l'objectif principal d'Ouragan n'est pas destiné à réduire encore l'intervalle minimal, mais de mieux réaliser l'offre actuelle en pointe, en portant la marge d'exploitation de 5 à 10 secondes.

Le STIF confirme l'objectif de gagner de la capacité par rapport à aujourd'hui, que ce soit par une meilleure réalisation de l'offre existante (perte actuelle d'environ 10% par rapport à l'offre de référence en pointe), et éventuellement d'augmenter encore l'offre de référence, en diminuant l'intervalle à l'hyperpointe comme il était prévu de le faire avec la mise en place d'OURAGAN.

***L'AUT s'interroge sur les surcoûts générés par ce retard.***

La RATP indique que pour l'instant, elle entend demeurer dans le cadre du marché initial, soit 80 M€.

## RESEAU BUS

---

Le STIF présente d'abord le bilan des renforcements opérés depuis trois ans, avec des écarts de réponse trafic, notamment liés aux travaux de voirie et à ceux des différents tramways en construction.

Le STIF présente ensuite les réflexions engagées pour améliorer la complémentarité entre les différents modes de transport, à la fois pour mieux desservir les nouveaux quartiers d'emploi et de logements du nord parisien, mais aussi pour proposer des alternatives à la ligne 13, vers le RER et d'autres lignes de métro. Cela concerne les lignes 139, 255, 276 et 341, dont les renforcements seront effectifs à la prochaine rentrée. D'autre part, le STIF étudie l'exploitation de la ligne 54 par autobus articulés pour augmenter sa capacité de transport de 40%.

***L'AUT demande les raisons du choix de la ligne 139 par rapport au 173.***

Le STIF indique qu'il a d'abord été tenu compte de la desserte des nouveaux quartiers et du souci de rattraper l'écart d'offres entre les lignes : le 139 dessert finement les Docks de Saint-Ouen et son offre à la fréquence de 20 minutes est insuffisante pour créer une alternative du métro sur certains types de déplacements.

***La mairie du 7<sup>ème</sup> arrondissement de Paris demande si des évolutions sont prévues dans Paris, notamment avec l'impact du projet des voies sur berges.***

Le STIF répond qu'une démarche de restructuration globale du réseau d'autobus parisien est étudiée actuellement avec la RATP et que l'ensemble des sujets d'évolution de la voirie seront intégrés.

***L'AUT Plaine Commune s'interroge sur l'impact de l'arrivée de T8 à la Porte de Paris en 2014.***

Le STIF indique également travailler dès à présent sur la coordination des offres avec la mise en service des nouveaux tramways. Il précise en outre que le prolongement de T1 aux Courtilles au premier semestre 2012 sera aussi un moyen d'améliorer l'offre de rocade dans le nord-ouest parisien.

## **PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14**

---

Le STIF fait un point sur l'avancement du projet.

La concertation préalable s'est tenue début 2010, et a conduit le STIF à réaliser un bilan de la concertation, qui a été approuvé par son Conseil. Puis les études de schémas de principe ont été lancées, en vue de constituer le dossier d'enquête publique.

Il a été retenu, dans le cadre de la Commission de suivi du 27 janvier 2011, la création d'une 4<sup>ème</sup> station à Pont Cardinet. Cette station permettra de desservir la ZAC des Batignolles et offrira une correspondance avec les dessertes Transilien qui seront renforcées (arrêt des trains des lignes de Versailles et Saint-Nom en plus des trains de Nanterre et Cergy).

L'objectif est de réaliser l'enquête d'utilité publique en fin d'année 2011 ou au début 2012, afin de ne pas retarder le projet du fait des échéances électorales du printemps 2012. Les travaux pourraient alors être engagés en 2013 pour une mise en service fin 2017.

\* \* \* \* \*

\* \* \*

**En conclusion, M. SERNE rappelle les demandes du STIF relatives au suivi du projet Ouragan, et les engagements d'information régulière au fur et à mesure du franchissement des jalons. Il propose de tenir le prochain comité de ligne dans un délai d'un an.**

## LISTE DE PRESENTS, REPRESENTES ET EXCUSES

STIF	M. GUIMBAUD
STIF	M. SAINT-BLANCARD
STIF	M. MONNET
STIF	M. DESORMIERE
STIF	M. FOURT
STIF	M. DOMMERGUES
RATP	M. REYNAUD
RATP	M. DUMONTET
RATP	M. GRYZ
Président du Conseil Général des Hauts de Seine	EXCUSE
Président de la Communauté d'Agglomération de la Plaine Commune	EXCUSE
Communauté d'agglomération GRAND PARIS SEINE OUEST	Mme PHILIBERT
Madame Laurence DOUVIN, Conseillère Régionale d'Ile de France Administratrice du STIF représentée par	M. GOLHEN
Madame Brigitte KUSTER, Administratrice du STIF Représentée par	M. LE FLAH
Mairie d'ASNIERES SUR SEINE	M. NEUVILLE
Mairie de BAGNEUX	M. LEGRAND
Mairie de CLICHY	M. GUENEAU
Mairie de GENNEVILLIERS	M. PINAUD
Mairie de MALAKOFF	M. ALLAIN
Mairie de PARIS	M. PEYRON
Mairie du 7ème arrondissement de PARIS	M. EHLERS
Mairie du 8ème arrondissement de PARIS	M. NUGEYRE
Adjoint au maire, Mairie du 18ème arrondissement de PARIS	M. LAMY
Mairie de SAINT DENIS	M. LAURENT
Maire de STAINS	M. BEAUMALE
Membre du CPTP FEDERATION NATIONALE DES USAGERS DES TRANSPORTS	M. LEROSEY

Présidente de l'AUT-FNAUT ILE DE France	Mme BIGORGNE
AUT-FNAUT ILE DE France	M. PELISSIER
AUT-FNAUT ILE DE France - Délégation du 92	M. MOURANCHE
Union Régionale IDF FO (URIF IDF-FO)	M. LEDICQUET
UNION FEDERALE DES CONSOMMATEURS QUE CHOISIR	M. PIGAUNEAU
Association des élus du 93	M. BEAUMALE
Association d'usagers DCLIS 17/18	M. LEFRANCOIS
Comité d'usagers de la ligne Asnières/Gennevilliers	M. COANET
Association comité des usagers de la ligne 13 (Asnières)	Mme PEREZ