

COMITE DE LIGNE METRO 13

Compte-rendu de la réunion du 09 octobre 2013

Présidé par M. Pierre SERNE, Vice-président du conseil régional et Vice-président du STIF

* * * * *

* * *

M. SERNE accueille les participants à ce huitième comité consacré à la ligne 13 du métro, le précédent ayant eu lieu le 16 mai 2012.

La présentation de la RATP est disponible sur le site Internet du STIF : www.stif.info

* * * * *

* * *

FONCTIONNEMENT ACTUEL DE LA LIGNE 13

La Mairie d'Asnières-sur-Seine pose la question de la présence humaine. Elle évoque le fait que les CAE finissent à 19h30 (à Place de Clichy et St Lazare) alors qu'il y a toujours un flux de voyageurs conséquent après cette heure là.

La Mairie d'Asnières-sur-Seine émet l'idée de remplacer l'absence des portes palières sur certaines stations par de la présence humaine en gare, en citant particulièrement Mairie de Clichy et Gabriel Péri.

La RATP indique qu'elle va étudier le renfort de la présence humaine en station après 19h30, mais la question du financement par le STIF est soulevée. 110 contrats « CAE » sont actuellement employés sur la ligne 13. Leur temps de présence sur les quais (2h) est optimisé pour couvrir les créneaux stratégiques (7h30-9h30 / 17h30-19h30). Pour mémoire, ces contrats aidés sont de 2h en salle et 2h sur le terrain, quotidiennement.

La Mairie d'Asnières-sur-Seine et le comité des usagers de la Branche Saint Denis souhaitent savoir si l'installation d'un escalier mécanique est-prévue afin de rendre la station Gabriel Péri accessible.

Une étude sur la mécanisation de certaines gares est en cours par la RATP et le STIF. La question de l'installation d'un escalier mécanique à Gabriel Péri sera examinée à cette occasion.

DECLIC 17-18 souligne le fait que l'aspect extérieur de la station La Fourche est en total délabrement et qu'il existe un risque pour la sécurité de l'usager. L'association se demande pourquoi la station n'est pas rénovée dans le cadre de la rénovation de l'avenue de Clichy. L'association a préparé un dossier sur le sujet, disponible sur leur site, et qui va être envoyé aux élus. DECLIC 17-18 aborde aussi la question de l'accès d'une seconde sortie à cette station.

La RATP indique qu'elle a participé au comité de quartier et au comité de suivi des travaux de l'avenue de Clichy. Les propositions de lancement d'études avec un financement de la Ville de Paris n'ont pas abouti. La RATP précise qu'en 2010, le quai de la station a été rénové.

L'association Saint-Denis Transport rapporte que la fréquence des trains en heure de pointe (7 à 8 min) sur les branches n'est pas suffisante.

La RATP indique qu'aux heures de pointe, l'intervalle prévu entre 2 trains est le double du tronçon central, lui-même techniquement incompressible (100s aux heures de pointe, 95s à l'hyperpointe du matin). L'intervalle théorique est donc de 200s, soit 3min20s. Il peut fluctuer en fonction des incidents.

Mais si un intervalle moyen de 7min était pratiqué, cela ferait 3min30s dans le tronçon central, soit 47% de l'offre de référence en heure de pointe (or la ligne 13 réalise 94% de la référence en heure de pointe, en moyenne). Cet intervalle se constate lors d'incidents, ou d'irrégularités locales et non en continu.

L'association Saint-Denis Transport signale que les stations Saint-Denis - Pte de Paris et Carrefour Pleyel ne sont pas accessibles aux PMR et qu'aucun projet n'est prévu à ce jour.

La RATP rappelle que le Schéma Directeur d'Accessibilité compte tenu des caractéristiques du réseau métro historique a institué comme réseau accessible de substitution le réseau de surface et que les études réalisées sur un réseau noyau accessible n'ont pu aboutir à un scénario réalisable et réaliste. Le STIF et la RATP étudient en palliatif une mécanisation renforcée de certains accès à même de faciliter les déplacements de certaines personnes à mobilité réduite.

Le comité des usagers d'Asnières-Gennevilliers rapporte des difficultés d'accès depuis la ligne 13 vers le RER E à Saint-Lazare en heure de pointe

La RATP confirme que la SNCF réalise des travaux qui induisent une certaine perturbation dans les flux piétonniers de St Lazare.

Mme LEPETIT demande à ce que les comités de ligne se tiennent de manière régulière une fois par an.

M SERNE explique que la tenue du comité de ligne a effectivement été un peu décalée.

Mme LEPETIT reconnaît qu'il y a eu des améliorations sur la régularité en heures de pointe et qu'elle connaît les contraintes techniques.

Toutefois, elle regrette qu'aux heures creuses il y ait toujours de l'attente et de l'affluence. Elle cite aussi le samedi comme un jour où il y a beaucoup de personnes dans les rames, surtout dans le nord, mais qui n'est retranscrit comme tel dans les chiffres.

La RATP confirme sa mobilisation pour améliorer le transport en heure de pointes, défi quotidien pour les 800 agents qui y travaillent, mais aussi pour les mainteneurs RATP, l'ingénierie et les industriels impliqués.

Au niveau des heures creuses, la ligne 13, du fait de l'intervalle double sur les branches, offre l'intervalle le plus faible du réseau sur le tronçon central (heures creuses, nuits, week-end).

Toutefois, la RATP est consciente de la charge des week-ends sur la ligne 13 et étudiera des évolutions en ce sens qu'elle présentera au STIF. Le STIF confirme son souhait d'une offre mieux adaptée aux besoins.

Mme LEPETIT note certaines réalisations sur l'info voyageurs, mais estime qu'il y a encore des efforts à faire sur ce sujet, comme à la SNCF car elle constate des dysfonctionnements (exemple: des haut parleurs de sonorisation peu audibles, des agents de stations qui ne savent pas instantanément ce qui se passe en ligne) et que Twitter ne fonctionne pas lorsque l'on est dans le métro (pas de réseau Internet partout). Mme LEPETIT demande à ce que l'utilisateur soit informé correctement.

La RATP précise qu'un important travail a été initié sur le réseau et sur la ligne 13. Le déploiement des écrans Image prioritairement sur la ligne 13 en est l'illustration.

Il y a effectivement encore des améliorations à obtenir concernant l'information voyageur mais le travail est en cours et il y a eu des progrès ces derniers temps.

FACADES DE QUAI ET OURAGAN

La Mairie d'Asnières-sur-Seine, DECLIC 17-18, L'association Saint-Denis Transport demandent pourquoi les portes palières ne sont pas installées sur l'ensemble de la ligne.

Le comité des usagers d'Asnières-Gennevilliers estime que les portes palières ne sont installées que dans Paris. Le comité comprend les explications techniques mais souligne que cela n'est pas suffisant au regard du ressenti des usagers.

La RATP précise que l'objectif des portes palières est principalement de limiter les intrusions sur les voies et d'assurer ainsi la régularité des trains sur l'ensemble de la ligne.

La RATP explique qu'il n'y a pas eu d'opposition Paris / Banlieue lors de la décision d'implantation mais que c'est le tronçon central qui cadence la ligne et est critique en terme de régularité et d'intervalle. L'implantation actuelle des portes palières sur le tronçon central vise à fluidifier la circulation sur toute la ligne et non dans les seules stations parisiennes.

La RATP précise que le fait d'ajouter des façades de quai supplémentaires ajoute également un risque de dysfonctionnement supplémentaire et des travaux à superposer avec d'autres évolutions techniques sur la ligne.

La RATP indique qu'il est aujourd'hui compliqué d'installer de nouvelles portes palières car cela risquerait d'impacter le déploiement en cours d'Ouragan.

M. SERNE propose la création d'un moratoire sur les portes palières, d'ici à ce que le projet Ouragan soit terminé.

Mme LEPETIT est en attente d'une date de mise en service précise pour Ouragan car à ce jour aucune date n'est connue.

L'AUT-FNAUT Île-de-France demande des précisions sur le calendrier d'Ouragan car lors du dernier comité de ligne 13 en 2012, l'annonce de fin de prédisposition des trains avait déjà été faite. L'AUT-FNAUT Île-de-France souhaite également connaître les différences avec les annonces faites durant la présentation ?

L'AUT-FNAUT Île-de-France pose la question des weekends d'interruptions pour mettre en place le projet Ouragan.

La RATP précise que le projet Ouragan est dans sa phase finale et que des premières rames circulent déjà en nuit, avec voyageurs, avec ce système.

M. SERNE demande à la RATP de confirmer que le projet Ouragan devrait être terminé et opérationnel d'ici fin 2014.

La RATP confirme que le pilote automatique numérique sera effectivement déployé sur l'année 2014 sur l'ensemble du parc (66 trains) par l'industriel Thalès en charge du projet mais que la RATP donnera toujours la priorité au bon fonctionnement de la ligne 13 et prendra le temps qu'il faudra pour que cela fonctionne.

La RATP indique qu'elle met tout en œuvre pour une réalisation au plus tôt d'Ouragan, tout en limitant les impacts négatifs sur le fonctionnement de la ligne pendant la phase travaux.

RESEAU BUS ET TRAMWAY

DECLIC 17-18 explique qu'à la Station Guy Moquet il n'y a jamais d'heures creuses. Entre 12h et 14h, le bus 81 a une fréquence de 17 minutes, ce qui est trop long pour les usagers qui se rabattent sur la ligne 13 du métro. L'association demande s'il est possible de créer un parcours différent ou de mettre en place des bus directs entre la station Guy Moquet et la gare Saint-Lazare.

La RATP précise que le STIF a décidé d'une augmentation d'offre pour le bus 341 et que cette même ligne a été prolongée en septembre.

La RATP explique que durant les travaux du tramway T5, les bus ont fortement été impactés. Le chantier étant terminé, la circulation des bus devrait devenir meilleure.

L'association Saint-Denis Transport signale que malgré un renfort d'offre sur le bus 153, il existe toujours des problèmes sur cette ligne.

La RATP dit ne pas avoir d'éléments à ce jour sur ce point.

L'association Saint-Denis Transport se demande si l'arrivée du tramway T5 a eu un impact sur le nombre de voyageurs de la ligne 13.

La RATP précise que la mise en service étant trop récente, les premiers résultats ne sont pas significatifs.

Mme LEPETIT demande à ce qu'il y ait un travail fait avec la Ville de Paris sur l'offre bus et notamment avec les couloirs bus.

M. SERNE souligne qu'une augmentation d'offre bus ne sert à rien si les bus circulent dans la congestion routière. La création de couloirs bus par la Ville de Paris va permettre une amélioration de la régularité des lignes bus.

M. BACHELAY aimerait savoir si l'arrivée du tramway T6 allait avoir un impact sur la ligne 13.

La RATP précise que des études sur le sujet sont en cours de réalisation.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14

Le comité des usagers d'Asnières-Gennevilliers dit continuer à militer pour une désaturation de la ligne 13 par le débranchement de la ligne 13. Le comité demande au STIF si l'objectif du prolongement de la ligne 14 est bien de désaturer la ligne 13.

Mme LEPETIT estime que le prolongement de la ligne 14 seul ne désaturera pas la 13. Mme LEPETIT demande à ce qu'il y ait d'autres modes de transport de banlieue à banlieue en plus du futur réseau du Grand Paris. Mme LEPETIT rappelle que le prolongement de la ligne 14 est à l'origine prioritairement fait pour désaturer la ligne 13. Elle ajoute toutefois que le prolongement ne suffira pas et qu'il faudra d'autres modes de transport, notamment de banlieue à banlieue pour obtenir une réelle désaturation de la ligne 13.

La RATP indique que le trafic de la ligne 13 a augmenté de 1% en 2011, de 1% en 2012 et qu'il est stable en 2013.

M. SERNE confirme que le prolongement de la ligne 14 a bien comme objectif la désaturation de la ligne 13.

M. SERNE précise qu'il est impossible de réaliser le débranchement du métro 13 cela imposerait une fermeture de la ligne le temps des travaux.

L'AUT-FNAUT Île-de-France souhaite connaître le calendrier de réalisation pour le prolongement de Mairie de Saint-Ouen à Carrefour Pleyel.

M. SERNE indique que ce sujet sera abordé par le STIF avec la Société du Grand Paris dans le cadre du projet Grand Paris Express.

L'AUT-FNAUT Île-de-France rapporte que, pour le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, la RATP a validé un planning optimisé de l'avant-projet RATP pour une date de mise en service en 2018 et non horizon 2017 conformément au vote du STIF.

M. SERNE confirme que la date de mise en service du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen voté par le Conseil d'Administration du STIF est bien à l'horizon 2017.

M. SERNE ajoute également que la Région Ile-de-France vient de valider un financement pour le prolongement de la ligne de métro 14 à Mairie de Saint-Ouen afin de garantir sa mise en service en 2017.

Projets sur la ligne 13

L'association Saint-Denis Transport signale que dans le contrat de développement territorial entre la Communauté d'Agglomération Plaine Commune et l'Etat figure une mention concernant l'installation d'une station intermédiaire entre Carrefour Pleyel et Porte de Paris au niveau du faisceau ferroviaire. L'association s'y oppose vivement et relaie le fait qu'aucune communication n'a été faite sur le sujet et entend le faire le cas échéant si besoin. L'association souhaite connaître le positionnement du STIF et de la RATP sur le sujet.

M. SERNE confirme que le STIF n'a jamais été saisi sur le sujet et que cela ne figurait pas dans les projets du STIF. Et quand bien même il l'aurait été, le STIF ne disposerait pas des budgets pour cela.

La RATP confirme également ne pas avoir été saisie sur ce dossier.

* * * * *

* * *

M. SERNE remercie l'ensemble des participants.

* * * * *

* * *