



ASSOCIATION LOI 1901 ***
8 RUE PIERRE GIRARD - 75019 PARIS
TÉL/FAX 01.42.00.21.19

Concertation publique : désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14

Le tunnel

L'extension nord de la ligne 14 fut primitivement fixée en direction du port de Gennevilliers par reprise de la branche ouest de la ligne 13 et raccordement des deux tunnels après la station La Fourche .La demi-station inférieure La Fourche serait devenue une station à deux quais et le tunnel vers Saint-Denis modifié pour accueillir deux voies (doc. n°1)

Concernant l'extension sud, au-delà de la station Maison-Blanche , deux hypothèses furent envisagées : soit le raccordement à la branche ouest de la ligne 7 en direction de Villejuif soit le raccordement à la petite ceinture jusqu'à la station Cité Universitaire (RER B) . Ces options figuraient dans le projet Orbital rendu public en décembre 1990 (doc n° 2)

Les travaux de transformation de la station La Fourche auraient été très pénalisants pour les voyageurs puisqu'ils auraient entraîné l'interruption de toute circulation entre le sud de la ligne et ses deux branches nord , ce qui explique l'abandon de cette solution.

Comme la ligne 14 devait desservir les stations Place de Clichy et La Fourche, le tunnel sous la gare Saint-Lazare fut construit en direction du nord-est ce qui impose aujourd'hui sa réorientation vers le nord-ouest pour desservir Pont Cardinet et la ZAC Clichy-Batignolles comme l'a demandé le président de la république le 29 avril 2009 lors de sa présentation du projet Grand Paris.

L'extrémité de ce tunnel (doc n° 3) est implantée sous l'immeuble 44 , rue de Londres (8 ème) et le plan des voies se situe à environ 30 m de profondeur sous la chaussée.

Pour minimiser les délais et frais inhérents aux procédures d'acquisition de tréfonds d'immeuble, le tracé du tunnel suivra les voies publiques entre la rue de Londres et Pont Cardinet : la rue de Turin, la place de Dublin, la rue Clapeyron, la rue du Mont Dore et la rue des Batignolles.

Ce tracé est peu compatible avec la création d'une station Rome, mais se révèle intéressant pour l'aménagement d'une station Mairie du 17ème.(doc n° 4)

La station Pont Cardinet pourrait comporter un accès direct au parc de stationnement souterrain de 600 places qui sera édifié sous l'esplanade nord de la rue Cardinet .Elle devra être conçue pour faciliter la correspondance avec la gare SNCF de Pont Cardinet qui cessera d'être une gare de passage pour les voyageurs de banlieue de la ligne 14 mais deviendra un pôle d'échanges. Cette mutation avait été anticipée par le STIF lors d'un conseil tenu le 14 février 2007 (doc n° 5) .

1

La Petite Ceinture une ligne d'avenir pour Paris et sa région

Au-delà de la station Pont Cardinet-Batignolles, en l'absence de documentation graphique précise communiquée par le STIF, il est aléatoire de déterminer l'emprise exacte d'un tunnel qui devra passer sous celui du RER C - ce qui nécessitera l'accord préalable de RFF, propriétaire de l'ouvrage, et se raccorder au tunnel existant de la ligne 13 Asnières-Gennevilliers au niveau de l'ancienne boucle de retournement des rames.

La nouvelle station porte de Clichy pourrait être aménagée soit au centre de la boucle, soit décalée vers l'ouest pour assurer une meilleure desserte de la future cité judiciaire.

Les enquêtes publiques conjointes : PLU et travaux routiers du secteur Clichy-Batignolles

L'extension de la ligne 14 ne peut faire abstraction, en matière de mobilité, des acquis concernant l'aménagement du secteur Clichy-Batignolles résultant des enquêtes publiques conjointes portant sur la modification du PLU et des travaux d'investissement routier tenues du 15 mars au 14 avril 2007 .

Les deux recommandations de la commission d'enquête relative à la modification du PLU (doc n°6) lient étroitement aménagement et infrastructures de desserte puisqu'elles demandent que le calendrier de livraison des logements et bureaux soit coordonné avec le calendrier annoncé des nouvelles infrastructures de transport en commun (R1) et que soit *très rapidement* prise une décision ferme sur l'extension de la ligne T3 du tramway afin que le secteur Clichy-Batignolles soit desservi dans les meilleurs délais (R2) .

On peut considérer que globalement la recommandation n°1 sera satisfaite avec la création de la station Pont Cardinet-Batignolles sur l'extension de la ligne 14 mais que la seconde ne pourra l'être compte tenu de la délibération 2009 DVD 275 adoptée par le conseil de Paris des 23 et 24 novembre 2009.(doc n° 7)

La délibération 2009 DVD 275

Cette délibération et la convention VP/RFF qui y est annexée révèlent que la station terminale du T3 porte de la Chapelle sera aménagée en surélévation de 2,5 m par rapport à la chaussée du bd Ney sur une distance de plus de 200 m ce qui interdira toute extension ultérieure sauf à détruire le pont-rail du faisceau ferroviaire de Paris-Nord.

Cette plate-forme comportera, outre la station (50 m) , la longueur suffisante pour loger sur une voie 4 rames en position d'attente et sur la seconde 2 rames en position de stockage (délibération du STIF n° 2009/0119 du 11 février 2009 – page 9) - (doc n° 8)

Pour aller au-delà de la porte de la Chapelle , la seule solution consistera à remettre en service la ligne de petite ceinture jusqu' aux Batignolles avec circulation d'un matériel roulant adapté à l'environnement urbain de la ligne , comparable à celui qui roulera sur la ligne Nantes-Châteaubriant en 2011.

Cette hypothèse pourrait recevoir le soutien de l'opposition au conseil de Paris, si on se réfère à un article publié par le journal Le Parisien dans son numéro du 13 février 2007. (doc n° 9), qui propose la circulation d'un tram-train sur la petite ceinture jusqu'au cours de Vincennes ce qui offrirait, sur le parcours, une liaison directe entre la cité judiciaire et le tribunal de police implanté dans le parc d'activités Pont de Flandre , propriété de la foncière ICADE, filiale de la CDC.

2

Dans une étude datant de mars 2001 réalisée par la SEMAPA et l'APUR , intitulée *Masséna-Brumeseau , présentation de la consultation*, le parcours du tram-train avait même été envisagé jusqu'au bd Masséna à proximité du débouché de l'avenue de France (doc n° 10) .

Le projet présenté par le STIF - inspiré en réalité par la seule RATP dont le pouvoir vient d'être renforcé par la loi ARAF du 8 décembre 2009 - offre des similitudes avec le projet CDG Express qui fit l'objet d'un débat public organisé par la CNDP en 2003 où , face à l'intransigeance des promoteurs du projet (le ministère de l'équipement, la SNCF et RFF) qui ne jurèrent que par un tunnel de 11 km de long pour relier la gare de Paris-Est à Roissy, le mouvement associatif réussit à faire amender le dossier grâce à l'appui de la CNDP qui décida de confier à un bureau d'études indépendant (www.sma-partner.ch) l'examen des propositions alternatives exposées par les opposants.

Pour renforcer l'attractivité de l'opération d'aménagement Paris Nord-Est ,l'association PCGP propose en outre que le terminus de la liaison ferrée en direction de l'aéroport de Roissy, le CDG Express, soit réalisé dans le triangle de l'Évangile en correspondance avec le RER E, le tram-train de la petite ceinture, le T3, le BHNS de La Plaine et le tram-train de la ligne des Docks reliant Saint-Ouen à la gare des Mines.

Paris, le 11 janvier 2010

Jacques GAUTHIER
Association PCGP
8 rue Pierre Girard – 75019 Paris
Tél : 01 42 00 21 19
jacques.gauthier@noos.fr