



Direction de la Voirie et des Déplacements

2023 DVD 20 Prolongement de la ligne 14 du métro « Saint- Lazare – Mairie de Saint-Ouen » et de l’adaptation des stations existantes de la ligne 14 : Avenant n°1 à la convention de financement n°4 relative à la réalisation de l’opération de « Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 Saint-Lazare à Mairie de Saint Ouen. »

PROJET DE DELIBERATION

Exposé des motifs

Mesdames, Messieurs,

Inaugurée en 1998, la ligne 14 est la dernière ligne de métro parisien mise en service avec initialement 9,2 kilomètres d’Olympiades (Paris 13e) à Saint-Lazare (Paris 9e), 9 stations accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et des quais de 120 mètres de long équipés de portes palières. La ligne est dotée d’un système d’exploitation automatique des trains (SAET) et d’un parc de navettes de 6 voitures par rame de type MP89 à conduite automatique.

Suite à l’avis favorable du rapport d’enquête publique préalable à la déclaration d’utilité publique du 16 janvier au 17 février 2012 et l’avant- projet administratif validé par le Conseil du STIF du 13 décembre 2012, les travaux de son prolongement au nord de Saint-Lazare jusqu’à Mairie de Saint-Ouen (93) ont démarré en 2014 afin de désaturer la ligne de métro 13 en desservant les quartiers du nord-ouest métropolitain.

Le prolongement de la ligne 14, opération majeure du Plan de Mobilisation de 2009 au titre de la désaturation de la ligne 13, est inscrit au Contrat de projets « 2007 – 2013 » sous l’intitulé « amélioration de la ligne 13 » et à la convention particulière transports sous le titre « extension de la ligne 14 entre la gare Saint- Lazare et la future gare mairie de Saint – Ouen ».

La RATP exerce l’ensemble des prérogatives de maîtrise d’ouvrage pour la réalisation des infrastructures et du système de transport (selon l’article L1241-4 du code des transports).

Ces travaux ont permis le prolongement de la ligne sur 5,8 km et la création de deux stations à Paris dans le 17^e arrondissement : Pont Cardinet (inaugurée le 14 décembre 2020) et Porte de Clichy (ouverte le 28 janvier 2021, en correspondance avec la branche Ouest « Asnières -Gennevilliers Les Courtilles » de la ligne 13), de deux stations dans les Hauts-de-Seine et Seine-Saint-Denis (Clichy Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen, en correspondance avec la branche Est « Saint-Denis

Université » de la ligne 13) et d'un site de maintenance et de remisage à Saint-Ouen dans la zone d'aménagement concerté des Docks.

En parallèle, les stations existantes sont modernisées pour s'adapter à la hausse de la fréquentation due à ce prolongement au nord mais aussi aux prolongements ultérieurs dans le cadre du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (SGP) (au sud jusqu'à l'Aéroport d'Orly et au nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel). La capacité maximale de la ligne 14 doit ainsi passer de 6 voitures exploitées à 85 secondes (soit 30 000 voyageurs par sens à l'heure) à 8 voitures avec une fréquence de 85 secondes (soit 40 000 voyageurs par sens à l'heure) aux heures de pointe.

Dans les neuf stations existantes, si les quais existants ne nécessitent pas d'être modifiés, les espaces constitutifs des stations (couloirs, mezzanines, salle de billets, ...) et les accès doivent être redimensionnés pour assurer l'accueil, l'évacuation et la mise en sécurité des publics en particulier des personnes à mobilité réduite en cas de sinistres. De plus, doivent être créés :

- un accès secondaire pour les stations Olympiades, Bercy et Saint-Lazare,
- une sortie pour la station Cour Saint-Emilion,
- une issue de secours pour les stations Pyramides et Madeleine.

Pour mémoire, le protocole - cadre relatif aux financements du prolongement de la ligne 14 du métro « Saint-Lazare – Mairie de Saint-Ouen » et de l'adaptation des stations existantes de la ligne 14, a été soumis au Conseil de Paris des 11 et 12 février 2013. Il fixe le coût d'objectif prévisionnel de l'opération de prolongement jusqu'à Mairie de Saint Ouen à 1 380,00 M€ et pour celle de l'adaptation des stations existantes à 126,7 M€ (aux conditions économiques de janvier 2012).

Il a été signé par la Région, la SGP, la Ville de Paris, le département des Hauts-de-Seine, le département de la Seine-Saint-Denis et la RATP et prévoit sa mise en œuvre par conventions successives qui précisent les conditions dans lesquelles sont mis en place les financements.

Il a été modifié par un premier avenant, en novembre 2013, afin de tenir compte, dans le plan de financement de l'opération de prolongement, de la participation complémentaire de la SGP en substitution de la part régionale dans le cadre du protocole Etat-Région « 2013-2017 » du Nouveau Grand Paris.

Le second avenant, intervenu en juin 2019, intègre le nouveau plan de financement du CPER 2015-2020 ainsi que des conditions d'actualisation réelles plus favorables qui ont permis de couvrir le reste à financer de l'opération évalué à 85 M€ en 2012 et d'établir une estimation à terminaison (coût réel lié à l'avancement du projet) à 1 405 M€ (courants) pour la partie relative au prolongement.

Dans cet avenant n°2, les clés de financement globales des différents partenaires pour l'opération de prolongement ont été adaptés pour tenir compte des contributions en euros constants de chacun avec des coûts objectifs prévisionnels inchangés.

Ainsi les différentes participations sont :

- Pour le prolongement jusqu'à Mairie de Saint-Ouen : la Société du Grand Paris (58,84 % soit 812,1 M€ au CE2012), la Ville de Paris (21,31 % soit 294,1 M€), la Région Île-de-France (13,62 % soit 188 M€), le conseil départemental des Hauts-de-Seine (3,11 % soit 42.9 M€) et le conseil départemental de la Seine- Saint-Denis (3,11% soit 42.9 M€) ;

- Pour l'adaptation des stations existantes : : la Société du Grand Paris (30 % soit 38,01 M€ au CE2012), la Région Île-de-France (30 % soit 38,01 M€), la RATP (30% soit 38,01 M€) et la Ville de Paris (10% soit 12,67 M€).

Concernant le prolongement de la ligne jusqu'à Mairie de Saint Ouen, quatre conventions de financement ont été signées par la Ville de Paris : en mai 2013, septembre 2014, août 2017 et avril 2020 pour un montant total de 299 447 068,00 € (courants) de la part de la Ville de Paris dont 77 684 914,00 € (courants) pour la convention n°4 en vigueur. Le reste à financer par la Ville de Paris est actuellement de 24,135 M€ (courants).

Une première enquête réalisée en novembre et décembre 2021 (soit un an après la mise en service de ce nouveau tronçon) par la RATP recensait 550 000 voyageurs / jour sur la ligne 14, dont 173 000 voyageurs (soit 31%) sur le prolongement nord, soit une hausse de fréquentation de 25% par rapport à une situation antérieure (après correction de l'effet dû à la crise sanitaire).

La « décharge » au bénéfice de la ligne 13 du métro est évalué à 27% pour la branche Est « Saint-Denis Université », de 19% pour branche Ouest « Asnières -Gennevilliers Les Courtilles » et de 23% sur le tronçon commun « La Fourche – Saint Lazare », en direction de Châtillon-Montrouge.

Au dernier trimestre 2022, les travaux restants à réaliser pour le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen sont notamment : les travaux de remise en état de la voirie et réseaux divers (VRD) (stations Porte de Clichy et Mairie de Saint Ouen) ; les travaux extérieurs en interface avec les projets des aménageurs et concessionnaires (Porte de Clichy et Mairie de Saint Ouen) ; les travaux de finitions des quais, des couloirs et de la signalétique (Pont Cardinet, Porte de Clichy et Mairie de Saint Ouen), d'amélioration du système de sécurité incendie (Pont Cardinet) et les levées de réserves du système de transport (maintenabilité de la voie, système d'automatisation de l'exploitation des trains, machine à laver du site de maintenance et de remisage) ainsi que le traitement des réclamations et des litiges [recours de Clichy Distribution (centre commercial Leclerc) pour la station Clichy Saint-Ouen, inondation lors du chantier de la station de la Porte de Clichy, désamiantage du terrain du site de maintenance et de remisage].

Cependant, alors que les dépenses comptabilisées à fin juin 2021 atteignaient 94,95% du montant du financement global de l'opération en euros constant 2012, la convention de financement n°4 prévoit que le cumul des acomptes versés par les Financeurs ne peut excéder 95% du montant du financement global de l'opération en euros constants 2012.

L'appel de fonds pour solde ne pourra pas être transmis avant juin 2024 au plus tôt, ce qui implique pour la RATP un portage de trésorerie à hauteur de 5% du coût total de l'opération pour deux années minimum.

La RATP a donc demandé une augmentation du plafond des acomptes à 98% afin de pouvoir effectuer une demande d'acompte à hauteur des 3% du montant global de participation de la Ville de Paris (soit 12 270 299 € courants), au cours de cette année 2023.

Par ailleurs, selon cette même convention, la caducité des subventions de la Ville de Paris est fixée à quatre années maximum à compter de la demande du premier acompte, soit en avril 2024. Par conséquent, il est demandé de prolonger ce délai

afin de tenir compte des éléments restants nécessaires pour établir le solde de cette opération.

L'avenant n°1 à la convention de financement n°4 relative à la réalisation de l'opération, qui vous est soumis aujourd'hui, vise à relever ce plafond des acomptes à 98% pour la SGP et la Ville de Paris et à prolonger le délai de caducité des subventions de la Ville de Paris à sept années, sans modifier les montants fixés dans cette convention.

En conséquence, je vous demande de bien vouloir m'autoriser à signer avec l'État, la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités (IDFM), la Société du Grand Paris (SGP), la Régie Autonome des Transports Publics (RATP), le Département des Hauts-de-Seine, le Département de la Seine-Saint-Denis, l'avenant n°1 à la convention de financement n°4 relative à la réalisation de l'opération de Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 Saint-Lazare à Mairie de Saint Ouen.

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris

2023 DVD 20 Prolongement de la ligne 14 du métro « Saint- Lazare – Mairie de Saint-Ouen » et de l’adaptation des stations existantes de la ligne 14 : Avenant n°1 à la convention de financement n°4 de réalisation de la « Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 Saint-Lazare à Mairie de Saint Ouen. »

Le Conseil de Paris,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé par la Région Ile de France le 18 octobre 2013 et par l’Etat par décret n° 2013- 1241 du 27 décembre 2013 ;

Vu l’ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, relative à l’organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié, relatif à l’organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d’Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l’organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil du STIF du 5 octobre 2011 ;

Vu la délibération n°2012/0026 du conseil du STIF du 8 février 2012 approuvant et autorisant la signature de la convention de financement pour la réalisation et le financement de la concertation préalable, du dossier d’avant - projet, du dossier d’enquête publique et de l’enquête publique pour l’adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro ;

Vu la délibération n°2012 DVD 24G du 19 mars 2012 relatif à la signature de la convention de financement pour la réalisation et le financement de la concertation préalable, du dossier d’avant - projet, du dossier d’enquête publique et de l’enquête publique pour l’adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro ;

Vu la délibération 2013 DVD 48-G des 11 et 12 février 2013 du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général, autorisant la signature par le Département de Paris du protocole cadre relatif aux financements du prolongement de la ligne 14 du métro « Saint- Lazare – Mairie de Saint-Ouen » et de l’adaptation des stations existantes de la ligne 14, et de la convention de financement n°1 relative à la désaturation de la ligne 13 de métro par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen ;

Vu la délibération 2013 DVD 178-G du 12 novembre 2013 du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général, autorisant la signature par le Département de l'avenant n°1 au protocole-cadre des financements et de la convention de financement n°2 relative à la désaturation de la ligne 13 de métro par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;

Vu la délibération 2016 DVD 5-G des 4,5,6 et 7 juillet 2016 du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Départemental, autorisant la signature par le Département de la convention de financement n°3 relative à la désaturation de la ligne 13 de métro par le prolongement de la ligne de métro 14 à Mairie de Saint-Ouen ;

Vu la délibération 2019 DVD 44 des 11,12,13 et 14 juin 2019 du Conseil de Paris autorisant la signature par la Ville de Paris, de l'avenant n°2 au protocole-cadre des financements et de la convention de financement n°4 relative à la désaturation de la ligne 13 de métro par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;

Vu le projet de délibération en date du _____ par lequel Madame la Maire de Paris demande au Conseil de Paris l'autorisation de signer l'avenant n°1 à la convention de financement n°4 relative à la réalisation de l'opération de Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 Saint-Lazare à Mairie de Saint Ouen ; avec l'État, la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités, la Société du Grand Paris, la RATP, le Département des Hauts-de-Seine, le Département de la Seine Saint-Denis ;

Sur le rapport présenté par Monsieur David BELLIARD, au nom de la 3e Commission ;

Délibère

Article 1 : Madame la Maire de Paris est autorisée à signer avec l'État, la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités, la Société du Grand Paris, la RATP, le Département des Hauts-de-Seine, le Département de la Seine-Saint-Denis, l'avenant n°1 à la convention de financement n°4 relative à la réalisation de l'opération de Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 Saint-Lazare à Mairie de Saint Ouen. Le texte de cet avenant est joint à la présente délibération.

Article 2 : Les dépenses seront imputées au budget d'investissement de la Ville de Paris sous réserve de financement.