



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Prolongement de la ligne 12 du métro à Aubervilliers

Question écrite n° 7369

### Texte de la question

M. Bastien Lachaud interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le report *sine die* du prolongement de la ligne 12 du métro dont les stations Mairie d'Aubervilliers et Aimé Césaire devaient être inaugurées fin 2019, après un premier report. Ce nouveau report vient d'être officiellement annoncé, alors que dans un courrier adressé à la mairie d'Aubervilliers, Mme la ministre avait assuré que cette ouverture se ferait bien à la date prévue. Les travaux impliquent d'importantes nuisances pour les habitant-e-s avec la modification des voies de circulation et des passages piétons en surface. Aubervilliers est aujourd'hui la seule ville limitrophe de Paris qui n'a toujours pas de métro pour accéder directement à son centre-ville, alors qu'elle compte plus de 80 000 habitant-e-s. Pourtant les travaux des lignes situées sur les zones d'intérêt touristique ou économique ne semblent pas souffrir des mêmes reports, ceci indépendamment des conditions géologiques des travaux. Tout comme les travaux desservant des départements plus aisés, limitrophes également de Paris. Aubervilliers n'est déjà que trop délaissée par les pouvoirs publics, notamment en termes de transports en commun. Les Albertivillarien-ne-s, qui prennent leur mal en patience depuis déjà de trop nombreuses années, sont une fois de plus discriminé-e-s et abandonné-e-s à leur sort. Il souhaite donc avoir des explications quant à cette énième promesse non-tenue ainsi que des informations sur les mesures qui vont être prises pour faire en sorte que ce projet puisse voir le jour le plus rapidement possible. Il souhaite apprendre de sa part la date réelle et effective d'ouverture de ces stations de métro.

### Texte de la réponse

Après un premier prolongement de la Porte de La Chapelle à Front populaire, mis en service le 18 décembre 2012, le second prolongement de la ligne 12 de métro entre Paris et Aubervilliers nécessite la réalisation de 3,1 kilomètres de ligne (réalisés lors de la première phase) et deux nouvelles stations, Aimé Césaire et Mairie d'Aubervilliers, ainsi que des ouvrages annexes. La desserte de ce secteur de Seine-Saint-Denis sera ainsi renforcée. D'un coût estimé à 175,2 M€CE2006, cette seconde phase a pris du retard depuis la déclaration d'utilité publique prononcée le 8 juin 2004 par les préfets de Paris et de la Seine-Saint-Denis. Les études d'avant-projet approuvées le 9 février 2011 par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, aujourd'hui Ile-de-France Mobilités, prévoyaient sa mise en service fin 2017. La RATP, maître d'ouvrage de l'infrastructure, avait annoncé le 23 octobre 2014 son report à fin 2019 pour tenir notamment compte du retard pris sur les travaux préalables. L'opération a rencontré des difficultés techniques liées à la présence d'une nappe phréatique dans le secteur des travaux. La RATP a mis en œuvre une technique de congélation des sols pendant le creusement du tunnel afin d'en assurer la stabilité. Toutefois, lors des travaux sur la station Mairie d'Aubervilliers, la technique par saumure s'est avérée insatisfaisante : l'entreprise recourt désormais à une technique de congélation utilisant de l'azote liquide. Les travaux de génie civil ont ainsi été suspendus. De telles difficultés techniques ont bien sûr des conséquences sur les délais. Une mise en service fin 2019 paraît difficilement tenable dans ces conditions. À l'issue des nouveaux travaux de congélation, la RATP procédera prochainement, en lien avec les entreprises, à l'actualisation du calendrier. Le Gouvernement et la RATP restent

particulièrement attentifs à la bonne poursuite du chantier. D'autres projets de transport collectif ont contribué à la mobilité de la Seine-Saint-Denis ou le feront. Ainsi, la ligne B du RER B a bénéficié d'investissements conséquents ces dix dernières années au travers du schéma directeur financé par le contrat de plan État-région Île-de-France et une direction de ligne unifiée a été mise en place au sein d'un centre de commandement unique afin d'améliorer la coordination entre les deux exploitants de la ligne. La ligne B est une priorité et les investissements vont se poursuivre. De plus, si la complexité, notamment technique, du réseau du Grand Paris Express a nécessité d'en revoir le phasage, le Gouvernement a confirmé sa réalisation.

## Données clés

**Auteur :** [M. Bastien Lachaud](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (6<sup>e</sup> circonscription) - La France insoumise

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 7369

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [10 avril 2018](#), page 2969

**Réponse publiée au JO le :** [14 août 2018](#), page 7497