

MÉTRO

Le projet d'automatisation de la ligne 4 sur les rails

ET DE TROIS ! Le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) va valider aujourd'hui la convention relative au financement et aux modalités de l'automatisation de la ligne 4 du métro parisien, qui relie actuellement les stations Porte-de-Clignancourt (XVIII^e) et Mairie-de-Montrouge (Hauts-de-Seine). Après la ligne 14 en 1998 et la ligne 1 il y a deux ans, c'est donc une troisième ligne automatisée qui sera créée dans la capitale. « La première navette automatique devrait circuler à l'horizon 2020 », annonce le Stif.

■ Une meilleure régularité

Le coût du chantier, dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée à la RATP, s'élève à 256 M€. Le financement est assuré par le Stif à hauteur de 100 M€ et par la Régie pour le reste. Selon la RATP, qui s'appuie sur les résultats obtenus sur la ligne 1, l'automatisation devrait permettre « d'augmenter la capacité, la régularité et la sécurité des trains ». « Nous pourrions également adapter le trafic, en faisant par exemple circuler plus de trains aux heures de pointe. »

Les premiers travaux débuteront

dès cette année. Les voies et la signalétique seront modernisées pour recevoir les futures rames. Pour les usagers, le changement devrait intervenir en 2018 avec l'installation de portes palières à ouverture automatique semblables à celles des deux lignes déjà automatisées.

La RATP affirme que l'impact du chantier sur le trafic de la ligne 4, où transitent chaque jour près de 740 000 voyageurs, sera minime. « Cela se fera aussi sans ralentir les travaux de prolongement », a assuré lundi Jean-Paul Huchon, le président (PS) du conseil régional et du Stif. Parallèlement à l'autonomisation, la ligne 4 doit en effet s'étendre jusqu'à Bagneux (Hauts-de-Seine) en 2019.

Quant aux rames actuellement en service sur la deuxième ligne la plus fréquentée du métro, elles seront progressivement remplacées par celles qui circulent sur la 14, entre Saint-Lazare (VIII^e) et Olympiades (XIII^e). Cette dernière devrait bénéficier de rames de plus grande capacité dans le cadre du prolongement jusqu'à Mairie-de-Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis) et Orly (Val-de-Marne).



Porte de Clignancourt (XVIII^e). La première rame automatique devrait circuler en 2020 sur cette ligne empruntée chaque jour par 740 000 voyageurs. (LP/Arnaud Journois.)