



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RATP : métro

Question orale n° 111

Texte de la question

Mme Annick Lepetit interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'avenir de la ligne 13 du métro parisien qui est une préoccupation quotidienne des habitants de sa circonscription, et plus largement des nombreux voyageurs venant d'Ile-de-France et de tout le territoire. En effet, la ligne 13 dessert deux grandes gares. Cette ligne connaît depuis de trop nombreuses années de très lourds dysfonctionnements qui concernent particulièrement le Nord-Ouest parisien, les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis. Elle est l'une des plus surchargées du réseau : elle compte 555 000 voyageurs par jour avec un taux de charge record de 116 %. Elle souffre de conditions de transports dégradées telles que l'irrégularité, le long temps d'attente sur les quais et entre les stations, l'inconfort et la vétusté des wagons, les fréquentes pannes de courant et de signalisation, les avaries de matériel. Malgré des efforts annoncés fin 2006 par la RATP, les témoignages de mécontentement de la part des usagers se multiplient. Cette situation déplorable s'explique par le fait que la ligne 13 est délaissée depuis trop longtemps. En effet, la mise en place du système Ouragan, censé augmenter la fréquence des rames, est désormais repoussée à 2011 alors qu'initialement elle était prévue pour 2005. Les mesures d'amélioration de la ligne promises par la RATP pour 2008 connaissent déjà de nouveaux retards inquiétants. Or, la ligne 13 a la plus forte hausse de la fréquentation sur le réseau métropolitain. Et chacun sait qu'elle va s'amplifier avec l'ouverture de deux nouvelles stations à Asnières et à Gennevilliers, prévue pour mi-2008. L'allongement de ce tronçon amènera 23 000 voyageurs supplémentaires par jour. De plus, les nombreux projets urbains prévus sur les territoires desservis par la ligne 13 vont de fait accentuer sa fréquentation d'ici 2015. La saturation ne peut que s'aggraver. Aussi, l'avenir de la ligne 13 est préoccupant si rien n'est fait. Depuis des années, l'État sait que seule une transformation d'envergure de cette ligne peut garantir un service public digne de ce nom. La mise en oeuvre d'une solution pérenne suppose qu'il engage des moyens importants. Or, jusqu'à aujourd'hui, seuls des crédits d'étude ont été inscrits, alors que la fréquentation de la ligne augmente inexorablement et que la mobilisation de milliers d'usagers, d'élus et d'associations s'intensifie. Depuis que M. Jean-Paul Huchon préside le STIF, on peut en effet se réjouir de la prise en compte des difficultés de la ligne 13 auxquelles le maire de Paris et de nombreux élus franciliens ont la volonté de remédier. Mais force est de constater que le budget des transports qu'il a proposé et que sa majorité a voté il y a quelques semaines n'est guère rassurant. En effet, les crédits alloués aux transports collectifs baissent très fortement (-13 %) comme c'est le cas depuis 2002. En outre, dans le Grenelle de l'environnement, les équipements de transports nouveaux annoncés ne concernent pas l'Ile-de-France, alors que 65 % des voyageurs en transports collectifs sont en Ile-de-France. Dans ce contexte, l'avenir de la ligne 13 semble compromis. Aussi, elle souhaiterait savoir s'il est favorable à une implication budgétaire forte de l'État nécessaire à une transformation d'envergure, rapide et pérenne, de la ligne 13.

Texte de la réponse

DYSFONCTIONNEMENTS DE LA LIGNE 13 DU MÉTRO PARISIEN

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour exposer sa question, n° 111, relative aux

dysfonctionnements de la ligne 13 du métro parisien.

Mme Annick Lepetit. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, ma question porte sur l'avenir de la ligne 13 du métro parisien qui est une préoccupation quotidienne des habitants de ma circonscription, plus largement des nombreux voyageurs franciliens et au-delà puisque cette ligne dessert aussi deux grandes gares. Cette ligne connaît depuis de trop nombreuses années de très lourds dysfonctionnements qui concernent particulièrement le nord-ouest parisien mais aussi les départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis. C'est l'une des plus surchargées du réseau : 555 000 voyageurs s'y pressent chaque jour avec un taux de charge record de 116 %, ce qui est phénoménal. Elle souffre de conditions de transport dégradées, comme l'irrégularité, le long temps d'attente sur les quais et entre les stations - je viens encore de le vivre ce matin - l'inconfort et la vétusté des wagons, les fréquentes pannes de courant et de signalisation, les avaries de matériels. Bref, cette ligne 13 a trop attendu que les pouvoirs publics se penchent enfin sur son sort.

Malgré des efforts annoncés fin 2006 par la RATP, les témoignages de mécontentement de la part des usagers se multiplient. Ainsi, une habitante de Clichy dans les Hauts-de-Seine m'a écrit, il y a quelques semaines, pour m'informer que le samedi 8 décembre elle avait attendu plus de vingt minutes le métro, et que les jours suivants elle l'avait attendu à chaque fois quinze minutes. C'est beaucoup, surtout quand il n'y a plus de sièges sur les quais, comme c'est le cas depuis plusieurs mois à la station Gare Saint-Lazare. Une parisienne, quant à elle, s'inquiète légitimement pour la sécurité des voyageurs car la trop forte affluence sur les quais et dans les wagons peut se révéler extrêmement dangereuse. Par ailleurs, une association de commerçants du xiii^e arrondissement de Paris se mobilise pour dénoncer la saturation de la ligne, qui ne favorise pas le maintien et l'essor du commerce de proximité.

Ces quelques témoignages qui m'ont été adressés illustrent bien les problèmes quotidiens, qui se transforment parfois en calvaire, que vivent des milliers de nos concitoyens.

Cette situation s'explique par le fait que la ligne 13 est délaissée depuis trop longtemps. La mise en place du système Ouragan, censé augmenter la fréquence des rames, est désormais repoussée à 2011 alors qu'elle était prévue initialement par la RATP en 2005. Les mesures d'amélioration de la ligne promises par la RATP pour 2008 connaissent déjà des retards inquiétants. Or la ligne 13 connaît la plus forte hausse de fréquentation sur le réseau métropolitain et chacun sait qu'elle va s'amplifier avec l'ouverture, mi-mai 2008, de deux nouvelles stations à Asnières et à Gennevilliers.

L'allongement de ce tronçon entraînera 23 000 voyageurs supplémentaires par jour et les nombreux projets urbains prévus sur les territoires desservis par cette ligne vont de fait accentuer sa fréquentation d'ici à 2015. La situation ne peut donc que s'aggraver.

L'avenir est donc extrêmement préoccupant. Depuis des années, l'État sait que seule une transformation d'envergure de la ligne peut garantir un service public digne de ce nom. Cela suppose qu'il engage des moyens importants mais, à ce jour, seuls des crédits d'études ont été inscrits - ce qui est en soi un progrès - alors que la fréquentation de la ligne continue d'augmenter inexorablement. La mobilisation de milliers d'usagers, d'élus et d'associations s'amplifie.

Depuis que M. Huchon préside le STIF, on peut en effet se réjouir de la prise en compte des difficultés de la ligne 13, auxquelles le maire de Paris et de très nombreux élus franciliens ont la volonté de remédier. Mais force est de constater que le budget des transports que vous avez proposé, monsieur le secrétaire d'État, et que votre majorité a voté il y a quelques semaines, n'est guère rassurant : les crédits alloués aux transports collectifs baissent très fortement - moins 13 % -, dans le sillage de ce qui se fait depuis 2002. En outre, dans le Grenelle de l'environnement, les équipements de transports nouveaux annoncés ne concernent malheureusement pas l'Île-de-France, ce qui est incroyablement tenu compte du retard et de la vétusté du réseau ferré et sachant que 65 % des voyageurs utilisant les transports collectifs vivent en Île-de-France.

Dans un tel contexte, l'avenir de la ligne 13 semble compromis malgré l'intérêt que nous lui portons. Monsieur le secrétaire d'État, êtes-vous favorable à une implication budgétaire forte de l'État, laquelle est, vous le savez, nécessaire à une transformation d'envergure ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Madame la députée, je suis, comme vous, très préoccupé par la ligne 13, dont chacun de nous connaît les difficultés : nous nous sommes retrouvés il y a quelques mois à la station Guy-Môquet, et cette ligne dessert la station Invalides, proche de l'Assemblée nationale. Cela étant, les parlementaires ne sont pas les plus nombreux à emprunter cette ligne qui est victime de son attractivité excessive. Vous avez rappelé que le Gouvernement auquel j'ai appartenu a transféré, et c'est

tant mieux, la compétence de l'État en matière de transports au STIF, et à son président M. Huchon, avec lequel nous devons dorénavant travailler. Si le développement de la ligne 13 est inscrit dans le contrat État-région, il fait aussi l'objet d'autres mesures.

Pour faire un bref historique, le service sur cette ligne a été renforcé en décembre 2006 : l'offre s'est accrue de 9 % aux moments d'affluence du matin, de l'après-midi et du soir - décision prise et financée par le STIF -, en même temps que disparaissait l'anomalie de la station Liège, désormais ouverte au public pendant toute la durée du service. Depuis le mois de janvier 2007, un nouveau poste de commande et de contrôle a été mis en place, en vue d'améliorer la régularité de l'information à l'intention des voyageurs. Le prolongement de la ligne vers Asnières-Gennevilliers, qui est réclamé depuis longtemps, devrait intervenir en mai 2008 sans conduire pour autant, selon la RATP, à une dégradation de l'offre puisque le taux de charge devrait être ramené à 95 % sur les deux branches et à 97 % sur le tronc commun. Pour ce faire, de nouvelles installations sont prévues à la station Châtillon-Montrouge qui permettront un retournement automatique des rames, des portes palières seront installées le long des quais, et la signalisation d'espacement sera améliorée. Grâce à ces équipements, la charge au mètre carré aux heures de pointe devrait être moins importante à l'avenir.

Quant au matériel roulant de la ligne 13, il a été l'un des premiers à être modernisé dans les années quatre-vingt, mais il a vieilli. Le remplacement des soixante-six trains, dits MF 77 correspondant à la commande de matériel ferroviaire passée par la RATP en 1977, sera financé par la RATP, ce qui devrait se traduire par l'amélioration du confort des voyageurs grâce à une meilleure ventilation, à un meilleur éclairage des espaces, à un système d'information embarqué et à une nouvelle disposition des sièges à l'intérieur des rames. Sur les soixante-six rames en fonctionnement, dix nouvelles circulent d'ores et déjà sur la ligne, et la totalité du matériel devrait être changée d'ici à 2010.

Par ailleurs, Ouragan, même s'il n'a pas soufflé à temps, devrait assurer un meilleur espacement entre les trains. Ce nouveau système d'exploitation a connu de nombreuses difficultés de mise au point, d'où le retard qu'il a pris. Il s'agit d'un point décisif pour l'amélioration de la sécurité de la ligne. Prévoyant un contrôle continu de la vitesse, il s'ensuivra une réduction du taux d'occupation des rames puisque l'intervalle entre deux trains passera de 100 secondes à 90 secondes sur la partie commune, ce qui signifie une fréquence accrue. Je suis, comme vous, impatient de le voir fonctionner.

En outre, la forte fréquentation conduit à des intrusions sur les voies, responsables à elles seules de 60 % des retards. La RATP a donc proposé au STIF d'expérimenter une façade de quai, à l'instar de celle installée sur la ligne METEOR, qui est équipée de portes palières automatiques. La décision est dans les mains du STIF. À moyen terme, des études pour désengorger la ligne sont envisagées selon deux scénarios : le premier consisterait à prolonger la ligne 14 vers le nord suivant un tracé parallèle à la ligne 13 ; le second envisagerait un tracé différent avec des correspondances aux stations Porte-de-Clichy et Mairie-de-Saint-Ouen. J'ajoute que le projet qui fait désormais l'unanimité parmi les élus franciliens et les représentants de l'État, à savoir la rocade de métro automatique autour de Paris, devrait, sur sa section nord-ouest entre La Défense et Saint-Denis, soulager la charge de la ligne 13 en la délestant des trajets nord-sud.

En tout cas, soyez assurée, madame Lepetit, que le Grenelle de l'environnement n'a pas oublié la région parisienne même si les chiffres fournis par votre collègue Michel Destot, qui préside le Groupement des autorités responsables de transports, le GART, concernent les métropoles régionales ou les grands chefs-lieux de département. Il existe, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, un comité de pilotage " Mobilité-transports ", présidé par un député membre de votre groupe et excellent spécialiste de cette question, Michel Destot précisément, qui travaillera sur tous les projets parisiens et franciliens, en particulier sur la ligne 13. Il s'agit en effet d'un besoin urgent, les électeurs de votre circonscription et vous-même, madame la députée, pouvez en témoigner.

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. J'ai compris que vous vous préoccupez comme moi de l'avenir de la ligne 13, mais comprenez qu'il s'agit d'un avenir proche. Les conditions de circulation y sont déjà quasi insupportables, alors même que vous avez annoncé l'ouverture prochaine de nouvelles stations qui attireront forcément plus de voyageurs. Il n'y a pas besoin de sortir de Polytechnique pour le prévoir, même si la RATP prétend peut-être le contraire.

Parallèlement, le système Ouragan devait entrer en service et c'est même de cette façon que la RATP a " vendu " aux élus l'allongement de la ligne de deux stations supplémentaires. Le problème, c'est que l'Ouragan a été rebaptisé l'Arlésienne puisqu'il n'est toujours pas en vue - le verra-t-on jamais ? -, bien qu'il coûte très cher à la

RATP.

Pour faire court, je suis prête à reconnaître que des efforts ont été faits depuis 2006. C'est même la raison pour laquelle j'ai salué la présidence de M. Huchon à la tête du STIF - et je n'y suis pas pour rien. Il a pris en compte les problèmes de la ligne 13, d'autant qu'elle dessert le siège du conseil régional. Cela étant, à chacune de mes questions sur la saturation de la ligne 13, le président-directeur général de la RATP - et il n'est pas le seul - me fait depuis plus d'un an des réponses ambiguës sur la rocade autour de Paris. Il ne faudrait pas en faire l'enjeu d'une vaine bataille gauche-droite car j'ai voté les études de projet à propos de cette rocade. En effet, c'est l'avenir, mais elle va coûter 6 milliards d'euros et concerne l'ensemble de l'agglomération parisienne. D'ailleurs, on ne sait toujours pas quel sera son parcours autour de Paris, ni quelles seront les communes traversées. Autrement dit, l'horizon est à vingt ans, voire trente. Alors, de grâce, monsieur le secrétaire d'État, n'opposez pas, d'un côté, le désenclavement de la ligne 13 qui pourrait être réalisé en dix ans pour 900 millions d'euros - les études poussées menées récemment par le STIF et la RATP le montrent -, et, de l'autre, la rocade. Les deux projets n'ont rien à voir entre eux. L'Île-de-France a un besoin urgent de transports en commun modernes, efficaces et dignes de ce nom, si l'on veut éviter que les Franciliens ne se lassent et ne reprennent leur voiture. Monsieur le secrétaire d'État, je compte sur vous.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Sans ouvrir le débat, ce n'est pas le lieu, je voudrais vous dire, madame Lepetit, que les deux questions seront traitées. Il y aura sans doute, car je crois que c'est la meilleure idée, le prolongement de la ligne 14, et le métro orbital, dont il faut arrêter le tracé le plus vite possible, et qui sera destiné à éviter aux usagers la traversée nord-sud de Paris. Les deux projets doivent être menés de front. Cela étant, sachez que la ligne 13 constitue la priorité du Gouvernement parmi les projets concernant les lignes de métro à l'intérieur de Paris.

Données clés

Auteur : [Mme Annick Lepetit](#)

Circonscription : Paris (17^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 111

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 janvier 2008, page 406

Réponse publiée le : 23 janvier 2008, page 369

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 22 janvier 2008