



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

jeux olympiques

Question orale n° 569

Texte de la question

Mme Françoise de Panafieu attire l'attention de M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'État et de l'aménagement du territoire sur l'installation du village des JO de 2012. Le GIP vient de déposer le dossier de candidature de la ville de Paris pour les jeux Olympiques de 2012, qui prévoit l'installation du village dans le 17e arrondissement. Dans ce dossier, la question des transports se posera avec une particulière acuité pour la desserte de l'ensemble des sites à partir du village. Il est indispensable que la clause de revoyure du contrat de plan Etat-région prévoie l'inscription de ces questions, par exemple le dédoublement de la ligne 13.

Texte de la réponse

CANDIDATURE DE PARIS AUX JEUX OLYMPIQUES DE 2012

M. le président. La parole est à Mme Françoise de Panafieu, pour exposer sa question, n° 569, relative à la candidature de Paris aux jeux Olympiques de 2012.

Mme Françoise de Panafieu. Je suis députée-maire du 17e arrondissement qui, dans le cadre de la candidature de Paris aux jeux Olympiques de 2012, devrait voir l'installation du village olympique.

Dans ce dossier, outre l'installation du village, se profile la question des transports en commun. La ligne 13, qui se trouve aux abords des 40 hectares où sera aménagé le village, pose un grave problème pour Paris car c'est la dernière ligne de métro à être à ce point bondée. En effet, le nombre de voyageurs est passé de 80 millions en 1980 à 98 millions en 1998, ce qui signifie, dans les moments de forte fréquentation, quatre voyageurs au mètre carré ! Sans compter tous ceux qui ne peuvent accéder à la rame et qui restent donc sur le quai !

Le récent prolongement de la ligne Météor jusqu'à la gare Saint-Lazare va encore aggraver cette situation. La surcharge des rames est permanente. La qualité de transport laisse donc à désirer.

Le prolongement jusqu'au port de Gennevilliers prévu en 2007 va encore considérablement augmenter le nombre de voyageurs transportés.

Outre que cette ligne ne peut continuer à proposer une qualité de service aussi mauvaise à ses usagers, elle risque de produire un très mauvais effet sur le Comité olympique qui doit décider du futur site pour les jeux Olympiques de 2012 : je défie le Comité d'emprunter cette ligne pour accéder au site ! Il est évident que cela figurerait dans la colonne des éléments négatifs de la candidature de Paris.

C'est pourquoi il est indispensable d'inscrire dans le contrat de plan Etat-région, lors de sa révision prévue en juillet prochain, la question du dédoublement de la ligne 13. Il ne faudrait pas que le problème de transport, essentiel dans le dossier de la candidature de Paris, lui fasse perdre la chance d'être retenue.

Je sais que les études ont été réalisées dans ce sens. Il s'agit donc aujourd'hui de savoir quelle est la solution que l'on retient des deux envisagées pour le dédoublement de cette ligne, et quand sera débloqué le

financement indispensable à la réalisation de ce projet.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme. Madame la députée, le prolongement de la ligne Météor vers le nord est envisagée en adaptant une des branches de la ligne 13 du métro. Cela renforcera le caractère régional de la ligne Météor et permettra de décharger la ligne 13, actuellement à la limite de la saturation.

A cet effet, le syndicat des transports d'Ile-de-France a lancé, courant 2003, une étude qui aura deux objectifs. Premièrement, comparer deux schémas à long terme correspondant à chacune des deux branches de la ligne 13. Les terminus de ces deux branches seront à préciser avec le comité de suivi de l'étude.

Deuxièmement, déterminer les phasages possibles de réalisation de ces solutions à long terme afin de résoudre au plus vite le problème de la surcharge de la ligne 13.

Cette étude, d'un coût de l'ordre de 600 000 euros, financée par l'Etat et la région Ile-de-France, devrait aboutir à la fin du premier semestre 2004.

Ce projet revêt un caractère structurant pour le réseau de transports collectifs francilien et sa réalisation contribuerait effectivement à la désaturation de la ligne 13. C'est le prochain contrat de plan qui doit inclure ce projet.

Par ailleurs, la mise en place du système Ouragan de contrôle continu de vitesse permettra, dès 2006, de réduire l'intervalle entre les trains de la ligne 13. Ainsi, aux heures de pointe, cet écart sera de 90 secondes au lieu de 105 actuellement, soit une capacité augmentée de près de 15 %.

Enfin, le 17^e arrondissement est particulièrement bien irrigué par le réseau de transports collectifs puisque, outre la ligne 13, qui a suscité votre question, cet arrondissement est également desservi par les lignes 2, 4 et 12 du métro, par une ligne de RER et par de nombreuses lignes d'autobus.

Le village olympique devrait donc bénéficier, comme vous le souhaitez à juste titre, d'une accessibilité tout à fait acceptable.

M. le président. La parole est à Mme Françoise de Panafieu.

Mme Françoise de Panafieu. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de toutes ces précisions.

J'y apporterai deux petits correctifs.

D'abord, comme vous l'avez signalé, les études ont été faites pour le dédoublement de la ligne. Ce dont il est question aujourd'hui, c'est d'inscrire ce dédoublement et donc de débloquer les crédits nécessaires à cette réalisation lors de la révision du contrat de plan. J'aimerais entendre qu'au mois de juillet prochain, l'Etat et la région prendront la décision, à travers le STIF, de débloquer les fonds pour réaliser ce dédoublement de ligne.

Deuxièmement, à vous entendre, monsieur le secrétaire d'Etat, je suis une femme heureuse, à la tête d'un arrondissement grand comme la ville de Lille, parfaitement desservi. La réponse est non.

Nombre d'habitants se plaignent dans cet arrondissement de se trouver complètement enclavés et sans possibilité d'atteindre le coeur de la capitale, notamment pendant les week-ends. C'est le cas pour tous les habitants de la Porte d'Asnières, de la Porte Pouchet et de la Porte de Saint-Ouen. Il faut, une bonne fois pour toutes, considérer les conditions de communication de ces milliers d'habitants. Les Jeux olympiques offrent l'occasion de prendre en considération cette population qui pourrait, grâce à la réalisation de tels projets, enfin accéder au centre de Paris.

Données clés

Auteur : [Mme Françoise de Panafieu](#)

Circonscription : Paris (16^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 569

Rubrique : Sports

Ministère interrogé : fonction publique, réforme de l'Etat et aménagement du territoire

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 20 janvier 2004, page 387

Réponse publiée le : 21 janvier 2004, page 539

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 20 janvier 2004