



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RATP : métro

Question écrite n° 10412

Texte de la question

Mme Annick Lepetit attire particulièrement l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les lourds dysfonctionnements que connaît la ligne 13 du métro et qui concernent aussi bien le Nord-Ouest parisien que les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis. Cette ligne est l'une des plus surchargées du réseau - 555 000 voyageurs par jour avec un taux de charge record de 116 % - et souffre de conditions de transport dégradées (irrégularité, inconfort, long temps d'attente sur les quais et entre les stations, vétusté des wagons). Cette ligne a été délaissée durant de trop nombreuses années et les quelques améliorations qui ont été entreprises dernièrement demeurent très insuffisantes. En outre, le système Ouragan, dont la mise en place n'est pas prévue avant 2011, ne suffira pas à désengorger la ligne 13 : elle connaît déjà la plus forte hausse de la fréquentation sur le réseau métropolitain, qui va s'amplifier avec le prolongement, en mai 2008, de la ligne à Asnières - Gennevilliers-Le Luth, amenant ainsi 23 000 voyageurs en plus par jour, sans compter les nombreux projets urbains qui concernent des territoires du Nord et Nord-Ouest parisiens desservis par la ligne 13, d'ici 2015. Son dédoublement a été proposé il y a plus de quinze ans par la RATP dans le cadre de Météor et suggéré dans le schéma directeur d'Île-de-France en 1994. Depuis, différentes études ont été faites légitimant l'idée et reconnaissant surtout l'augmentation inéluctable de la fréquentation de cette ligne. La mobilisation des citoyens et de leurs élus s'intensifie : vote de vœux par plusieurs mairies, création d'une association d'élus parisiens et franciliens, signatures de pétitions par plusieurs milliers d'usagers. Le STIF a mis en place le Comité informatif et consultatif, appelé aussi « comité de suivi », qui réunit des élus et des associations d'usagers. Il a pour principal objectif de donner son avis sur toutes les mesures en faveur de la désaturation de la ligne 13 et de suivre leur mise en oeuvre. Cependant, la ligne 13 demeure la grande oubliée des arbitrages financiers de l'État. En conséquence, elle lui demande, comme à son prédécesseur, qui n'a jamais répondu, s'il est favorable à une implication budgétaire forte de l'État nécessaire à une transformation d'envergure et pérenne de cette ligne, qui garantira un service public digne de ce nom pour tous les usagers du métro.

Texte de la réponse

L'amélioration du fonctionnement de la ligne 13 du métro parisien est une priorité du Gouvernement. Ainsi, la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement indique que le désengorgement de cette ligne a un caractère prioritaire. Les actions à mener doivent porter à la fois sur le développement et la modernisation des infrastructures et équipements, et sur l'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers. S'agissant du développement des infrastructures, l'État, la région Île-de-France et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) ont décidé d'approfondir les études du scénario de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen. Ces études sont financées dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 d'Île-de-France, qui prévoit une enveloppe de 25,5 MEUR, dont 7,5 euros de la part de l'État, pour l'ensemble des études d'amélioration de la ligne 13. Le Président de la République a annoncé, le 29 avril 2009 dans le cadre de son discours relatif au Grand Paris, la mise en oeuvre d'un programme d'investissements de 35 milliards d'euros en faveur des transports collectifs. Ce plan recouvre le projet élaboré par le secrétaire d'État chargé du développement de la région Capitale relatif à la création d'une

rocade par métro automatique, la modernisation du réseau existant, et notamment des lignes RER, et la création de nouvelles infrastructures permettant de renforcer le maillage du réseau existant, comme le prolongement d'Éole à La Défense. Ce programme aura également pour effet de désaturer la ligne 13 en proposant d'autres alternatives pour les trajets effectués. De plus, il viendra compléter et approfondir les actions qui ont déjà été entreprises ou qui sont prévues à court et moyen terme. À plus court terme, plusieurs mesures améliorant le fonctionnement et la qualité du service sur la ligne ont été prises. Après une augmentation de 10 % de l'offre de transport aux heures de pointe depuis fin 2006, les premiers matériels roulants MF77 rénovés ont été mis en service en 2007, permettant ainsi l'augmentation de la capacité de transport, une ventilation renforcée, une meilleure luminosité et un système d'information embarqué. À l'été 2008, le poste de contrôle centralisé a été modernisé afin d'optimiser l'exploitation de la ligne. Au même moment, la ligne 13 a été prolongée à Asnières-Gennevilliers et deux nouvelles stations ont été ouvertes au public. Afin d'accueillir ces nouveaux voyageurs sans dégrader l'offre de transport, la RATP a amélioré simultanément l'exploitation technique de la ligne grâce à la mise en place d'un retournement automatique des trains à Châtillon-Montrouge, rendant l'exploitation du terminus compatible avec un intervalle de 95 secondes, et à l'optimisation de la signalisation. L'installation, en juin 2008, des façades de quai à Châtillon-Montrouge permet une meilleure exploitation du terminus par sa fonction de barrière physique, en sécurisant à la fois le personnel et les voyageurs. Dans les années à venir, les stations situées entre Montparnasse et place Clichy seront équipées de façades de quai conformément au contrat signé en juillet 2008 entre le STIF et la RATP. Début 2009, dix-huit rames rénovées, soit près du tiers du parc, ont été mises en circulation sur la ligne 13 avec une capacité d'accueil accrue, passant de 574 à 600 voyageurs par rame, soit une augmentation de 5 %. En outre, à l'horizon 2010-2011, l'achèvement du programme de modernisation des trains MF77 et la mise en place du contrôle continu de vitesse, appelé système « Ouragan », permettront une amélioration sensible de la qualité du service de transport en réduisant de 100 secondes à 90 secondes l'intervalle de temps entre deux trains et augmenter ainsi la capacité, la régularité et la sécurité. La ligne 13 sera la première ligne équipée de ce système innovant.

Données clés

Auteur : [Mme Annick Lepetit](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10412

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 novembre 2007, page 7009

Réponse publiée le : 29 septembre 2009, page 9304