



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RATP : métro

Question orale n° 1531

Texte de la question

M. Patrick Braouezec interroge M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le prolongement de la ligne de métro n° 14 jusqu'à Pleyel à Saint-Denis.

Texte de la réponse

PROLONGEMENT DE LA LIGNE N° 14 JUSQU'À SAINT-DENIS

M. le président. La parole est à M. Patrick Braouezec, pour exposer sa question, n°1531, relative au prolongement de la ligne n° 14 jusqu'au carrefour Pleyel à Saint-Denis.

M. Patrick Braouezec. Vous n'êtes pas sans savoir que la ligne 13 - je suppose que vous l'empruntez quelquefois, madame la ministre -...

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, *ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement*. Cela m'arrive.

M. Patrick Braouezec. ...connaît des problèmes de saturation hors du commun, devenant ainsi le cauchemar quotidien de milliers de Franciliens. Avec d'autres élus locaux, nous n'avons de cesse, depuis longtemps, d'interpeller les responsables nationaux et régionaux, politiques et professionnels, mais en pure perte. Depuis un certain nombre d'années, nous portons l'idée d'un dédoublement de cette ligne, dédoublement qui n'a jamais vu le jour. Aujourd'hui, le projet de restructuration des transports du Grand Paris pose la question autrement. À nous, maintenant, de créer les conditions pour que ce projet prenne en compte les logiques de développement de territoire spécifiques. C'est dans ce sens que doit être appréhendé le prolongement, à l'échéance 2017, de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis-Pleyel *via* Saint-Ouen, dans le cadre du projet plus global Grand Paris Express.

Reste la question cruciale de la double maîtrise d'ouvrage, partagée entre le STIF et la Société du Grand, sans oublier que la SNCF, compte tenu des correspondances avec ses propres lignes et de ses emprises foncières à Saint-Denis, doit être mise dans la boucle dès maintenant.

L'argument comptable ne doit pas non plus être négligé, dans la mesure où l'intégration de la deuxième phase du prolongement de la ligne permettra une économie de plusieurs millions d'euros ainsi qu'un gain de temps de quelques années, sans que le chantier de la gare Mairie-de-Saint-Ouen soit en rien retardé.

J'insiste par ailleurs sur la nécessité de traiter cette extension indépendamment du prolongement sud de la ligne 14, dont les travaux ne suivent pas les mêmes échéances et n'ont pas le même impact financier.

En choisissant le prolongement immédiat jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, non seulement nous participerions activement au dynamisme que notre projet territorial est en train de développer dans le cadre du grand Paris, mais nous répondrions enfin aux besoins et aux exigences des usagers des transports en commun d'Île-de-France.

Il est donc urgent que soit enfin désigné un maître d'ouvrage unique, afin que le prolongement nord de la ligne jusqu'à Saint-Denis-Pleyel voie le jour au plus vite.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du

logement.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, *ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement*. Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris s'est réuni le 26 mai dernier. Il a arrêté le schéma d'ensemble du Grand Paris et a confirmé les modalités de réalisation du prolongement de la ligne 14 entre la gare Saint-Lazare et le carrefour Pleyel.

Ce prolongement est composé de deux sections. Celle située entre la gare Saint-Lazare et Saint-Ouen a déjà fait l'objet d'études et d'une concertation, menée par le Syndicat des transports d'Île-de-France, au titre de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. Afin de ne pas retarder les travaux et de répondre dans les meilleurs délais aux attentes des Franciliens, elle sera réalisée non pas sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, mais sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP. La SGP a cependant décidé de contribuer financièrement au projet à hauteur de 30 %, soit environ 300 millions d'euros.

Une convention sera conclue par la SGP et le STIF afin de préciser les modalités de coordination et de financement de ce projet, qui sera connecté au réseau Grand Paris réalisé par la SGP. Le STIF devrait approuver le schéma de principe du projet à l'automne 2011, pour une mise en service prévue à l'horizon de 2017.

S'agissant de l'autre tronçon, reliant Saint-Ouen au carrefour Pleyel, il sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la SGP en tant que partie intégrante du réseau Grand Paris. Ainsi, dans une logique inverse de celle prévalant pour le premier tronçon, la SGP se coordonnera à son tour avec la RATP et le STIF pour garantir le bon raccordement des infrastructures réalisées sous leur maîtrise d'ouvrage respective. Dans le cadre d'un programme établi bien en amont, cela n'aurait évidemment pas constitué la solution idéale, mais c'est cette option qui a été retenue pour éviter tout retard supplémentaire.

M. le président. La parole est à M. Patrick Braouezec.

M. Patrick Braouezec. Merci, madame la ministre, pour votre réponse claire et précise.

J'aimerais simplement insister sur la nécessité de la coordination que vous avez évoquée. Il serait logique, par exemple, de confier au même tunnelier le percement des deux sections, pour des raisons d'économie d'échelle. Même si, j'en conviens, il ne faut pas retarder les travaux du premier tronçon, il me semble opportun d'opter pour la continuité des travaux.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Braouezec](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (2^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1531

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 juin 2011, page 6381

Réponse publiée le : 29 juin 2011, page 4652

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 21 juin 2011