

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>15134</b>	De <b>Mme Elsa Faucillon</b> ( Gauche démocrate et républicaine - Hauts-de-Seine )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports	<b>Tête d'analyse</b> > Égalité des territoires face au service public des transports	<b>Analyse</b> > Égalité des territoires face au service public des transports.
Question publiée au JO le : <b>11/12/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/10/2020</b> page : <b>7552</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b>		

### Texte de la question

Mme Elsa Faucillon alerte Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales sur les conditions de transports publics collectifs des habitants des territoires de la ligne 13. « Etuve », « ligne de l'enfer », « boîte à sardine », la description du calvaire subi au quotidien par les 600 000 voyageurs de la ligne 13 du métro est hélas éloquente. La surcharge des rames de métro depuis de bien trop nombreuses années est un insupportable rituel pour les habitants des villes et quartiers populaires qui, jusqu'à Gennevilliers, se trouvent sur son chemin. Agressivité, violence, malaises, problèmes techniques, retards fréquents - en cours, au travail - sont les conséquences évidemment prévisibles d'une situation d'*overdose* que les élus locaux, les collectifs d'usagers et les citoyens dénoncent depuis longtemps. Le taux de surcharge de 110 % a bien de quoi préoccuper. Dans un contexte où les villes ne cessent de se développer au nord de Paris et où le nouveau palais de justice accroît de façon très sérieuse la fréquentation de la ligne, rien ne garantit que le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la porte de Clichy suffira à garantir des conditions de voyage au mieux « normales ». Elle l'interroge sur la politique que souhaite impulser le Gouvernement pour que tous les territoires aient droit à des conditions de transports collectifs dignes.

### Texte de la réponse

La fréquentation de la ligne 13 de métro a en effet cru de façon très importante ces dernières années. Elle a atteint ainsi 600 000 voyages par jours ouvrés. La partie nord de cette ligne est ainsi arrivée à saturation aux heures de pointe. Il convient d'abord de rappeler que les lignes de métro sont sous la responsabilité de l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités. De nombreuses actions ont déjà été mises en place sous l'égide d'Île-de-France Mobilités ces dernières années afin de faire face à cette hausse de la fréquentation. Les stations les plus fréquentées disposent ainsi de portes palières, le poste de commandement centralisé a été modernisé et un retournement automatique des trains a été mis en œuvre au terminus Châtillon. Par ailleurs, l'intérieur des rames a été repensé pour accueillir plus de voyageurs. L'ensemble de ces actions a permis une amélioration de la production aux heures de pointe représentant 4 à 5 trains supplémentaires par heure. Ce plan d'investissement de 240 millions d'euros a déjà permis d'améliorer la régularité des trains, qui est passée de 90 % en 2010 à 97 % aujourd'hui. La présence humaine a également été renforcée sur les quais les plus chargés afin de gérer au mieux le flux croissant des passagers. Néanmoins, malgré tous ces efforts, les conditions de voyage restent dégradées du fait notamment de la forte augmentation de la fréquentation. Le nouveau tribunal de grande instance (TGI) à Porte de Clichy ouvert en 2018 a



notamment contribué à l'augmentation de cette fréquentation, même si la ligne de bus 528 qui le dessert a donc été renforcée pour limiter l'impact sur cette ligne 13. Le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen contribuera bien à désaturer la ligne 13. Sa mise en service est attendue pour la fin 2020. Ce nouveau prolongement devrait permettre une diminution de 25 % de la fréquentation de la ligne 13, soit 150 000 voyages en moins chaque jour. Enfin, Île-de-France Mobilités a mandaté la RATP à l'été 2018 afin qu'elle réalise des études quant à l'automatisation totale de la ligne 13, à l'instar des lignes 1 et 14 et bientôt de la ligne 4. En avril 2019, la RATP a rendu ses premières études sur le sujet. Cette automatisation permettrait d'avoir un train toutes les 90 secondes à l'heure de pointe et une régularité quasi garantie de 100 % comme sur les lignes 1 et 14. Le coût serait de l'ordre de 730 M€, matériel roulant compris. La faisabilité de cette automatisation doit désormais être discutée entre Île-de-France Mobilités et la RATP.