



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>22384</b>	De <b>M. Stéphane Peu</b> ( Gauche démocrate et républicaine - Seine-Saint-Denis )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports urbains	<b>Tête d'analyse</b> > Conditions de voyage sur la ligne 13 du métro parisien	<b>Analyse</b> > Conditions de voyage sur la ligne 13 du métro parisien.
Question publiée au JO le : <b>06/08/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/10/2020</b> page : <b>7580</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de signalement : <b>05/11/2019</b>		

### Texte de la question

M. Stéphane Peu alerte Mme la ministre de la transition écologique et solidaire à propos du fonctionnement de la ligne 13 du métro parisien. Avec une fréquentation en augmentation constante et des difficultés rencontrées quotidiennement, la question de l'évolution de ce tronçon se pose inévitablement. Les 600 000 usagers quotidiens de la cinquième ligne de métro la plus fréquentée au monde sont contraints de subir des désagréments quotidiens intolérables, voire dangereux. Les conséquences des divers incidents techniques, pannes de signalisation, problèmes de régulation du trafic ou encore malaises voyageurs impactent directement et lourdement la vie quotidienne des voyageurs. Physiquement, un trajet sur la ligne 13 est une épreuve. Avec une fréquentation de 125 %, les rames sont trop souvent suroccupées et les voyageurs entassés les uns sur les autres. Des conditions de transports générant régulièrement des tensions entre usagers. Les voyageurs de cette ligne, qui s'acquittent chaque mois du tarif du Pass Navigo ou d'un titre de transport, sont empreints d'un sentiment amer de mépris. Ils se questionnent et perçoivent une forme d'abandon de la part de l'État. Pour alerter les autorités compétentes, ils se sont constitués en collectif et mènent régulièrement des actions pour exprimer leur indignation. Ils se demandent comment le service public du transport peut être à ce point dégradé sur cette ligne *a contrario* d'autres sur ce même réseau. De plus, ils ne sont pas convaincus par le plan de désengorgement qui consiste à prolonger la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen. En effet, l'allongement prévoit de faire baisser la fréquentation de la ligne 13 de 20 %. Or le dynamisme grandissant de villes telles que Saint-Denis, Saint-Ouen ou Gennevilliers va attirer de nombreuses personnes et donc de potentiels usagers. Enfin, il ne faut pas oublier que se trouvent sur la ligne 13 des lieux drainant des flux considérables. M. le député pense notamment au nouveau tribunal de Paris, installé sur le tronçon de la ligne 13. Enfin, il semblerait que la RATP et Île-de-France Mobilités envisagent très sérieusement de supprimer les strapontins afin disent-ils « d'augmenter le nombre de places debout » et « limiter les conflits entre voyageurs ». Une décision choquante et dégradante pour les usagers qui attendent au contraire des mesures efficaces leur permettant de voyager dans des conditions dignes. De même que supprimer les strapontins ne règlera pas les incidents techniques et d'exploitations que connaît cette ligne. Il l'interroge en sa qualité, notamment, de garant du bon fonctionnement des transports publics sur les différentes actions ministérielles qu'elle envisage de mettre en œuvre pour améliorer rapidement les conditions de transport sur cette ligne.

### 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 attendu pour l'été 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.