



Débranchement et dédoublement de

la ligne 13

EN COLÈRE !



ça bouge !

De multiples actions avaient déjà eu lieu en Seine-Saint-Denis sur la ligne 13 (actions, pétitions, conférence de presse...). La Cgt a décidé de mobiliser plus largement à travers son Union Régionale. C'est pourquoi ce tract sera distribué sur le 93, le 75 et le 92 afin d'amplifier et de donner plus de poids à l'exigence d'une solution rapide qui réponde au ras-le-bol et à la colère des usagers/salarié-e-s de cette ligne.

La CGT, l'association des usagers de la ligne 13, les voyageurs et certains élus revendiquent donc depuis longtemps le débranchement et le dédoublement de la ligne 13. Cette solution commence à faire son chemin.

Même la RATP, qui pourtant n'y était pas favorable, considère aujourd'hui **le débranchement comme une possible solution à la dé-saturation de la ligne 13.**

Un dossier a été présenté au Conseil d'Administration de la RATP puis au STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France). Il préconise différents scénarios, chacun apportant des solutions pour dé-saturer la ligne 13 (voir page 2).

C'est une première avancée !!

De multiples incidents, qu'ils soient techniques ou dus tout simplement à la forte affluence des voyageurs, ne cessent de se répéter. Pas un jour sans galère !!!

Et le prolongement de la ligne 13 vers Asnières-Gennevilliers amplifie le phénomène avec l'arrivée de 23 000 voyageurs supplémentaires par jour qui s'ajoutent aux 555 000 voyageurs qui tous les jours empruntent cette ligne.

Il faut une solution durable !

Si la CGT n'est pas opposée au développement des transports (bien au contraire), cela ne peut se faire au détriment des conditions de transport des usagers de la ligne 13.

C'est pourquoi, il est urgent de prendre des décisions efficaces pour enrayer la galère quotidienne des voyageurs et ce, en anticipant les situations à venir.

La CGT revendique et exige le débranchement de la ligne 13, seule solution efficace pour garantir un service public de qualité et de loin la moins coûteuse.

Le quartier du port de **Gennevilliers** est l'un des rares secteurs de proche banlieue où l'on peut encore développer l'activité économique.

Sur **Saint-Ouen** et **Saint-Denis**, il en va de même. Par exemple, dans le quartier Pleyel à Saint-Denis 15% des bureaux sont inoccupés (sans compter la future cité du cinéma de Luc Besson). Qu'advient-il si toute cette activité était effective ? Et la liste n'est pas exhaustive.

Cela se traduirait à coup sûr par une augmentation importante du nombre de voyageurs sur la ligne 13.

Saturation actuelle
+
prolongement à Asnières
+
développement économique
=
l'enfer du métro !

STOP

Il est temps d'agir. Trop de retard a été pris puisque le débranchement est un projet possible, ensemble, exigeons-le !

C'est le seul moyen efficace pour améliorer durablement les conditions de transport sur la ligne 13.

4 scénarios pour dé-saturer la ligne 13...



PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14

Prolongement de la ligne 14 avec une correspondance sur chacune des branches.

Ce prolongement au coût élevé (900 millions d'euros) ne permettra de dé-saturer la ligne 13 que s'il se fait jusqu'à la mairie de Saint-Ouen. Néanmoins, ce n'est pas le projet que nous soutenons, en raison principalement du temps de réalisation des travaux (**environ 10 ans**). D'autant que la ligne 14 est, elle aussi, à la limite de la saturation. On ne règle donc pas le problème de la saturation, on le déplace.

ARC EXPRESS

Arc Express est le nom donné à la partie Nord-Ouest (entre Saint-Denis et la Défense) du futur métrophérique (métro en rocade autour de Paris).

Cette nouvelle ligne de métro, qui réglerait les déplacements de banlieue à banlieue est devenue incontournable.

La CGT le revendique depuis plus de 20 ans. Si ce projet permettra de dé-saturer la



ligne 13, son coût reste très élevé (de 1,4 milliard d'euros à 1,6 milliard d'euros) et son temps de réalisation serait d'**environ 15 ans**. Pendant ce temps là, la galère continuera pour les voyageurs de la ligne 13.

Ce projet maintiendrait l'existence de La Fourche et l'augmentation constante du trafic recréerait dans l'avenir le phénomène de saturation.

PROLONGEMENT LIGNE 4 NORD

Ce projet de prolongement jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen a certes un coût moins élevé (environ 400 millions d'euros) mais tout comme la ligne 14, va entraîner un transfert de voyageurs de la ligne 13 vers la ligne 4, elle-même très saturée. Son temps de réalisation serait assez court (environ 5 ans) mais seule la branche de Saint-Denis serait dé-saturée. On ne règle rien sur la branche Asnières-Gennevilliers qui d'ailleurs va voir son taux de charge augmenter avec le prolongement et 23 000 voyageurs de plus par jour.

DÉBRANCHEMENT LIGNE 13

C'est évidemment la solution que la CGT, les associations d'usagers et certains élus, ont toujours revendiquée.

C'est le seul projet qui permettra de dé-saturer efficacement la ligne 13 en faisant de chaque branche une ligne exploitable comme n'importe quelle autre du métro.

Cela permettrait d'offrir un train toutes les 1mn 40 (**90 secondes par la suite avec le projet ouragan**) au lieu des 3mn 30 actuelles sur la branche Asnières-Gennevilliers. De plus, son coût n'est pas trop élevé (**environ 600 millions d'euros**) et le temps des travaux pas trop long (**5 ans**).

Lors de la coupe du monde de foot de 1998, il a été possible de construire deux gares en 18 mois (RER D et RER B Stade de France). Le dédoublement comporte 1,5 km entre Saint-Lazare et La Fourche.

On comprend bien que cela dépend d'une volonté politique et de l'ordre des priorités des pouvoirs publics.

RIEN NE SERT D'OPPOSER LES PROJETS PLACE AUX PRIORITES !

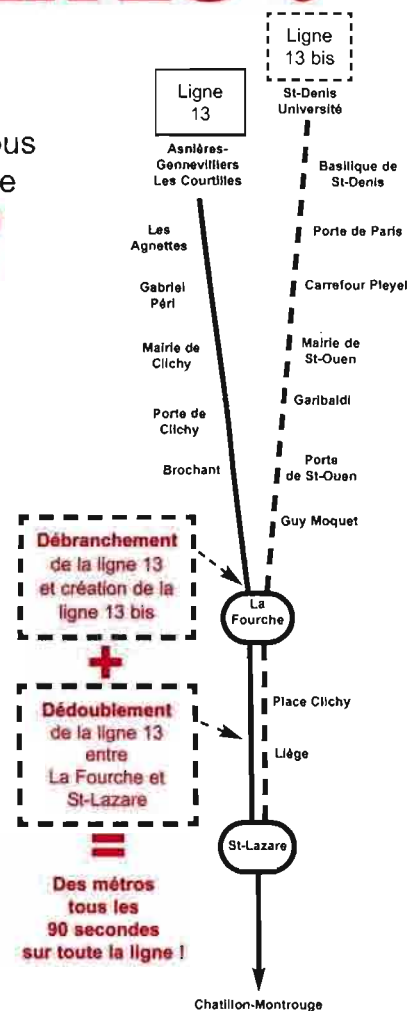
La CGT ne souhaite pas opposer ces différents projets. Ils ont tous leurs avantages et leurs inconvénients, notamment en terme de développement de l'offre. **Mais le problème actuel demeure bien la dé-saturation de la ligne 13 avant même de parler de développement.**

Il est donc urgent que la RATP, le STIF et les pouvoirs publics décident des vraies priorités sur le dossier de la ligne 13.

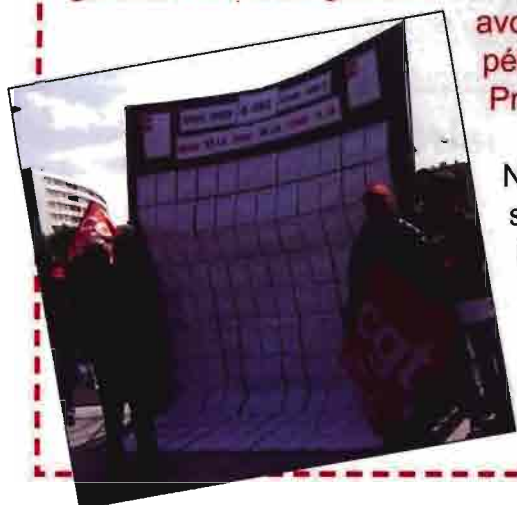
C'est pourquoi la CGT défend le projet du débranchement et de dédoublement, seul moyen de dé-saturer efficacement et de manière pérenne la ligne 13 et ceci dans des délais assez courts et pour un coût raisonnable.

Le STIF, le Conseil Régional d'Ile-de-France et l'Etat doivent en tenir compte et tout de suite.

**Ensemble, usagers/salarié-e-s,
continuons nos actions
et nos pétitions pour exiger
le débranchement et le dédoublement !**



Le samedi 14 juin 2008 à la station " Les Courtilles " a eu lieu l'inauguration du prolongement de la branche Asnières-Gennevilliers. Nous avons remis officiellement les milliers de pétitions que vous avez déjà signées au Président de la RATP.



Nous vous appelons à signer et faire signer notre pétition sous forme papier ou sous forme électronique sur notre site Internet sur lequel vous pouvez aussi vous exprimer et donner votre avis :

www.urif.cgt.fr

Ensemble, n'attendons plus !

Pour la ligne 13,

NOUS usagers/salarié-e-s soutenons la solution du :

“ débranchement + dédoublement ”

NOM	PRENOM	SIGNATURE

Vous pouvez faire signer des amis, des collègues...
et nous renvoyer la pétition à l'adresse ci-dessous. Merci.

Cette pétition sera remise au STIF, à la direction de la RATP et au Ministère des Transports.



Pour un **syndicalisme de conquête et solidaire**, je me syndique à



Je souhaite prendre contact Je me syndique

NOM :PRENOM :AGE :TEL :

ADRESSE :

Email :ENTREPRISE :

Bulletin à retourner à l'Union Régionale Cgt Ile de France 263 rue de Paris, case 455, 93514 Montreuil cedex.

Fax : 01 48 51 68 97 - Email : urif@cgt.fr