



et les Comités
d'usagers de
Saint-Denis,
d'Asnières-
Gennevilliers,
de Stains et de Clichy.

"Grand Paris" ?!... Le débranchement de la ligne 13 : Une des priorités.

Malgré les multiples débats de ces deux dernières années, les promesses faites aux usagers, aux annonces en tous genres, la galère des voyageurs de la ligne 13 n'a guère évolué.

En raison du trafic qui ne cesse d'augmenter, aux incidents à répétitions et à l'éternel retard des projets de modernisation de la ligne, les conditions de transport ne cessent de se dégrader.

Le sentiment que les pouvoirs publics ne se soucient nullement des usagers de la ligne 13 prédomine de nouveau.

Pourtant les diverses associations d'usagers, la CGT IDF, 93, 92, 75 et RATP, s'étaient réjoui il y a deux ans d'une évolution intéressante du dossier de dé-saturation de la ligne 13 même si au final le projet choisi par le STIF et la RATP, à savoir le prolongement de la ligne 14, ne nous satisfait toujours pas. Nous le jugeons inefficace, trop cher et trop long à mettre en œuvre comparé au projet que nous soutenons : **le débranchement et le dédoublement de la ligne 13.**

Le débat sur le grand Paris ne fait que renforcer notre sentiment. Plutôt que d'apporter des réponses concrètes pour améliorer les conditions de transport des usagers franciliens, l'état fait le choix d'un développement des transports qui répond avant tout à un choix politique affirmé : dynamiser l'économie de la région capitale en privilégiant les liens entre les centres d'affaires, les pôles de compétitivités, les aéroports... **Ce projet tourne volontairement le dos aux besoins de dé-saturation du réseau existant, aux besoins exponentiels des franciliens en termes de transports collectifs.**



Et la ligne 13 dans tout cela !!

La colonne vertébrale du schéma de principe de ce nouveau réseau de transport existe déjà : **il s'agit de la ligne 14.**

Et tout comme le projet souhaité par le STIF et la région, le principe est de prolonger cette ligne 14 au nord jusqu'à l'aéroport de Roissy en croisant les deux branches de la ligne 13 et au sud jusqu'à Orly. L'idée étant de mettre les aéroports à 30 minutes de Paris.

Si le projet voulu par la région (prolongement de la ligne 14 pour dé-saturer la ligne 13) ne nous a jamais convaincu, il a au moins le mérite de répondre à certains besoins de développement bien réels.

Le projet du grand Paris prévoit lui, certes de croiser les deux branches, mais avec un tracé différent qui doit impérativement passer par le quartier de Pleyel, futur lieu d'une grande gare TGV. De plus l'état veut une station tous les 5 Km de manière à avoir une vitesse commerciale élevée. Pour info, les stations du reste du réseau sont séparées entre elles d'environ 500 mètres en moyenne.

De plus, la ligne 14 est aujourd'hui à un taux de charge d'environ 100% : avec un tel prolongement, la ligne 14 sera à son tour complètement saturée. Dans ce cas comment pourra-t-elle, elle-même dé-saturer la ligne 13 ?

ON LE VOIT BIEN : qu'il s'agisse du projet de la région ou celui du grand Paris, les usagers de la ligne 13 sont les grands oubliés, alors même que le développement des transports dans le quartier Nord-Ouest de Paris tournait à l'origine sur la question de la dé-saturation ligne 13.

NOUS EN SOMMES AUJOURD'HUI BIEN LOIN !!!

SEUL LE DEBRANCHEMENT ET LE DEDOUBLEMENT PEUVENT REpondre AUX BESOINS DES VOYAGEURS !! POURQUOI LE REVENDIQUONS NOUS ??

Le principal problème de la ligne 13, C'est sa fourche. Les technologies actuelles ne permettent au mieux qu'un intervalle entre chaque train d'environ 1 minute 50.

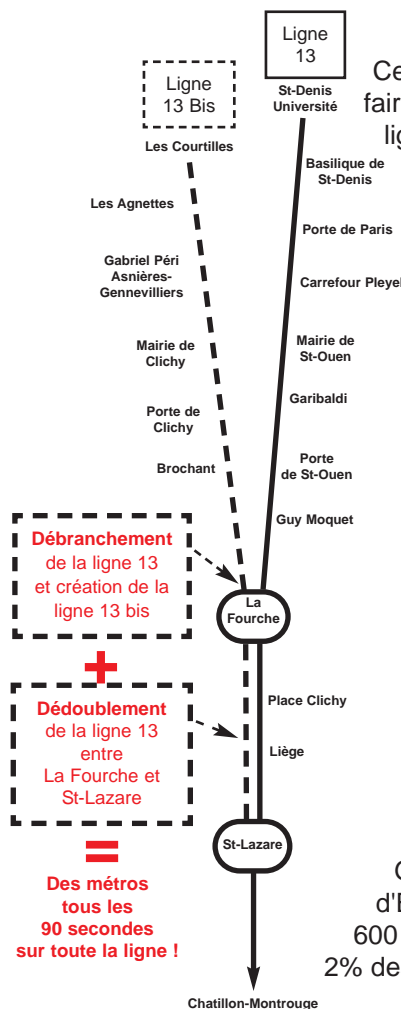
Avec un train à la station la Fourche toutes les 2 minutes, de part l'alternance d'un train dans chaque direction (1 train en direction des Courtilles, le suivant en direction de Saint-Denis) l'intervalle entre chaque train et sur chacune des deux branches ne peut être au mieux de 4 minutes. Ce qui est vrai dans un sens est vrai dans l'autre.

LE PRINCIPAL PROBLEME DE LA LIGNE 13 SE SITUE LA :

Aux heures de pointes il n'y a dans chaque terminus du nord de la ligne un départ que toutes les 4 minutes, alors que partout ailleurs sur le réseau un départ s'effectue toutes les 2 minutes.

Le phénomène de saturation trouve là son origine : s'il y avait un départ toutes les 2 minutes, l'offre serait largement améliorée et donc avec elle les conditions de transports des usagers :

ET SEUL LE DEBRANCHEMENT PEUT PERMETTRE CELA.



Ce débranchement permettra de faire de chacune des branches une ligne indépendante de l'autre et plus aucun problème de " bouchon " avec la suppression de la fourche.

C'est la fin de la saturation ; fini de voyager debout au bout de trois stations parcourues. Cette revendication n'est pas utopique : les études lancées par le STIF et la RATP l'ont démontré : **Le débranchement de la ligne 13 reste le chantier le moins cher (environ 600 millions d'Euros), le plus rapide à réaliser (5 à 6 ans) et le seul qui garantit une désaturation totale et à long terme.**

Le projet de transport du Grand Paris, c'est 35 milliards d'Euros. Le débranchement, c'est 600 millions d'Euros soit moins de 2% des 35 milliards d'Euros.

Nous ne sommes pas opposés au prolongement de la ligne 14, ce dernier répondant à de réels besoins de développements dans la région, mais au regard de l'enjeu et de ce que cela apporterait aux usagers de la ligne 13, le débranchement doit être inscrit dans le plan du Grand Paris : ceci est incontournable.

ENSEMBLE , EXIGEONS LE !!!

Pour la **ligne 13**, NOUS usagers/salarié-e-s soutenons la solution du :
“ débranchement + dédoublement ”

NOM	PRENOM	SIGNATURE