



# Pour la Ligne 13,



**Ensemble, usagers/salarié-e-s maintenons la pression pour l'amélioration des conditions de transport.**

Depuis plusieurs années, la CGT et les associations des usagers de la Ligne 13 dénoncent les conditions dans lesquelles sont transportés les voyageurs, et réclament que la direction de la RATP trouve des solutions pour améliorer la situation inacceptable que ceux-ci vivent au quotidien.

## OUI, pour un SERVICE MAXIMUM !

La maladie n'est pas la grève qui ne représente que 2% des dysfonctionnements dans les transports. L'écrasante majorité des perturbations quotidiennes subie par les usagers est imputable aux défaillances matérielles, aux insuffisances de moyens humains, financiers, etc...

**Sur la Ligne 13, plus que toute autre, c'est le service minimum tous les jours.** Les usagers de cette ligne doivent chaque jour laisser passer plusieurs rames afin de pouvoir monter. Les incidents techniques sont à répétition. La régularité des métros n'est pas respectée. Le service public est bafoué.

## STOP à la galère journalière !

Aujourd'hui, cette ligne est complètement saturée, avec 555 000 voyageurs, 20 000 voyageurs/heure aux heures de pointe et un taux de charge de 116%, soit plus de 4 personnes au mètre carré.

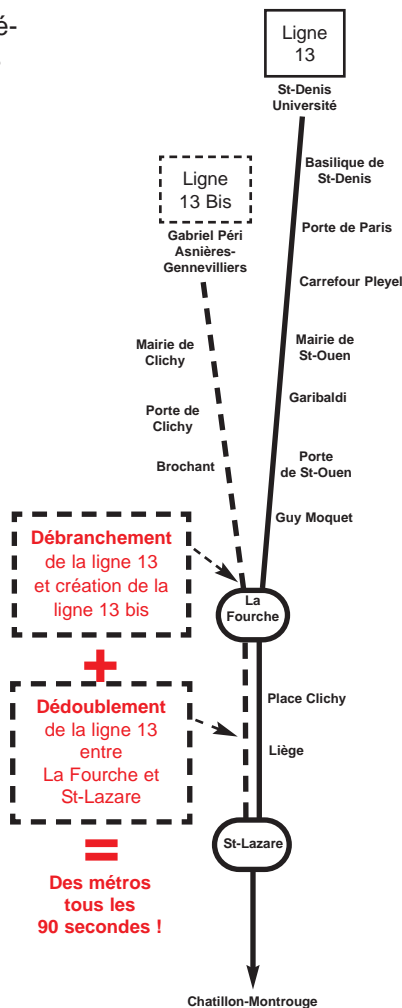
De plus, le prolongement de la branche Asnières-Gennevilliers, amènera 23 000 voyageurs supplémentaires.

La Ligne 13 fait régulièrement la "Une" des journaux et les actions menées par les associations de voyageurs et la CGT et relayées par **certains élus du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France)**, mettent la pression sur la direction de la RATP qui commence à évoluer.

Le problème de la Ligne 13 n'est pas nouveau. Le manque d'investissement depuis des années et le désengagement de l'Etat n'ont fait que dégrader cette situation anormale. Les choix budgétaires de la RATP (qui ne sont pas encore irréversibles) comme l'automatisation de la Ligne 1, ne créent aucune offre de transport supplémentaire, et amputent en grande partie les investissements qui auraient pu être dédiés à la Ligne 13.

## Des solutions existent !

Au regard de la situation actuelle et future de la Ligne 13, la meilleure solution serait de déconnecter l'une des branches de la ligne en la dédoublant en mode traditionnel, avec un nouveau matériel, doté des nouvelles technologies. Cette proposition est de loin la moins coûteuse et améliorerait largement les conditions de transports des voyageurs de la Ligne 13.



**Ensemble, continuons nos actions et nos pétitions !**

**Ras-le-bol d'attendre...**

**Restons déterminés.**

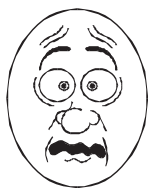
Lundi



**Un voyageur sur la Ligne 13 !**

# Témoignages...

## en direct sur la Ligne 13



mardi

Allo ! ne coupez pas...



### **Sonia Gomar, Présidente de l'association des Usagers de la Ligne 13.**

"Pas plus tard qu'au mois d'octobre, une rencontre a eu lieu sous l'égide de la Cgt en présence des principaux syndicats et des associations d'usagers. Nous sommes rapidement convenus d'interpeller le gouvernement dans l'unité afin de lui rappeler ses responsabilités dans la dégradation des transports publics sur le réseau francilien. Cette action commune est un événement.

Nous allons donc travailler ensemble pour préparer cette rencontre et nous faire entendre, puisque tout se joue en terme de rapports de force. Il est évident que nous devrions peser davantage que lorsque nous sommes isolés, mais cela n'oblitére pas l'action des usagers ; tout doit s'additionner pour avoir de l'impact, de la crédibilité. Nos contacts réguliers avec les personnels RATP participent à la recherche de convergences concernant le développement des transports et du Service Public auxquels nous sommes très attachés.

Face au mépris affiché sans complexe aujourd'hui par ceux qui nous gouvernent, il ne s'agit pas de sombrer dans le désespoir mais plutôt de mobiliser toutes les énergies ; et plus nous serons nombreux à aller dans la même direction, plus nous avons des chances de voir aboutir nos revendications. Ne jamais renoncer, ne pas abandonner, même si c'est dur.

Grâce à la volonté de quelques démocrates, nous avons été invités à la dernière réunion du STIF (avec les élus des villes concernées par la Ligne 13) où il a été question des différents scénarios pour l'avenir de la Ligne 13. Mais ceci n'est pas une fin en soi, tout ne se régle pas d'en haut, et nous comptons réunir prochainement usagers /salariés afin de débattre ensemble des premiers résultats de l'étude commandée par la Région à propos du dédoublement. Les enjeux sont considérables, aussi nous espérons être nombreux pour déterminer tous ensemble de la suite à donner".

mercredi



### **Quelques propositions Cgt :**

#### **La démocratie participative** **Créer de véritables lieux d'échanges citoyens !**

Ils doivent permettre des échanges utiles sur tous les sujets relatifs au service public de transport en Région Ile-de-France. Il est donc indispensable que des comités d'usagers soient instaurés sur chacune des lignes ou pôle géographique du réseau RATP.

"L'objectif de ces comités devrait être de peser sur les décisions politiques du STIF en rapprochant le conseil régional, les usagers et les représentants du personnel RATP". Espaces d'échanges, d'informations, de débats sur les conditions d'exécution du transport, ces comités de lignes devraient prendre en compte les attentes et besoins en matière de développement et de modernisation de l'offre de transports collectifs.

#### **La Tarification** **Imposer une autre logique !**

Deux revendications phares de la Cgt :

- Une carte Orange unique (navigo) pour la région Ile de France ;
- Financement intégral de la carte Orange (navigo) par les employeurs.

#### **Qualité de service** **Répondre aux besoins des usagers pour un service maximum !**

Il est indispensable que l'ensemble des éléments constituant la qualité de service, en particulier la question de la sûreté, soit repris avec les moyens humains et matériels associés. Dans ce cadre, l'ouverture des gares et des stations du premier au dernier RER ou métro, la présence humaine avec des agents du service public sous statut, dans l'ensemble des secteurs de l'entreprise publique, doivent être clairement affirmées.

Les incitations financières (bonus/malus et pénalités) doivent être des "aiguillons positifs" pour l'amélioration de la qualité de service. Pour autant, afin de ne pas pénaliser les conditions de transport des usagers ou les conditions de travail des agents, le Conseil Régional, le STIF comme la Direction de la RATP doivent s'engager à réinvestir l'ensemble de l'argent public dédié aux transports collectifs dans la mise en œuvre d'un plan qualité évolutif.

# Salariés, Usagers et agents RATP. Ensemble, prenons notre avenir en main !

## Philippe, Agent RATP.

"Des projets de plus de 20 ans existent pour une véritable amélioration du service de transport pour les usagers de cette ligne.

En effet, dès 1987, le projet "Meteor"(L14) avait pour objectif de soulager le trafic de la ligne A du RER, d'autre part, il visait à anticiper l'augmentation prévisible des déplacements domicile/travail, par le prolongement de la Ligne 13 vers Asnieres-Gennevilliers et le raccordement "d'Eole" à la gare de St lazare. Qu'en est-il 20 ans plus tard ?

Les spéculations vont bon train pour les dessertes dans le sud de Paris et rien de sérieux pour les branches nord de la Ligne 13 qui transportent plus de 500 000 personnes par jour, sans parler des deux nouvelles stations vers Gennevilliers.

Et ce n'est pas avec le grand projet du "métrophérique" (ou Arc express) annoncé par le P.D.G. de la RATP que la situation risque de s'améliorer sur la Ligne 13. Les priorités de la RATP coïncident avec les intérêts financiers ; les choix faits par le STIF et la RATP vont conduire rapidement à une dégradation des conditions de transport et de travail pour les ouvriers chargés de la maintenance des trains.

En faisant le calcul de réduire l'intervalle entre deux rames sans acquérir des trains supplémentaires, la direction de la RATP entend faire rouler les trains plus longtemps entre deux maintenances quitte à prendre des risques en ce qui concerne la sécurité des usagers. Nous disons oui au développement d'un véritable service public de transport voyageurs accessible à toutes et tous avec les moyens nécessaires (trains supplémentaires pour le réseau, dédoublement de la Ligne 13, raccordement d'une des branches de la ligne 13 à la ligne 14....) avec la mise en discussion du plan d'aménagement régionale.

C'est le moment d'agir pour un véritable développement du transport sur la Ligne 13".

## Ronan Kerrest, Vice Président du Conseil Général de Seine-Saint-Denis.

"Depuis des années, les usagers, les salariés et les élus du secteur ont décidé d'agir ensemble pour améliorer les conditions de transport sur la Ligne 13.

Cette mobilisation a poussé tous les responsables, de la direction générale de la RATP à la Présidence du STIF, à reconnaître l'urgence et l'importance du problème (au moins dans les déclarations).

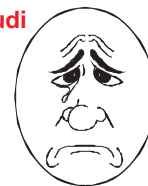
Il est maintenant admis par tous que les problèmes de la Ligne 13 entre Saint-Lazare et les 2 terminus de Saint-Denis et de Gennevilliers sont les premiers problèmes du réseau " Parisien ". La souffrance des usagers est un problème de dignité ; un pays développé ne peut ainsi transporter des citoyens ; la fatigue rejaillit sur le moral de chacun. C'est aussi une question d'environnement. Beaucoup d'efforts sont faits par ailleurs pour favoriser l'utilisation des transports et limiter l'utilisation de la voiture. Le Conseil Général finance la moitié de la carte Imagin R et la carte Améthyste.

Avec l'ensemble des acteurs nous avons réussi à placer la question du dédoublement de la Ligne 13 au cœur des discussions sur l'avenir de ce secteur. Mais le débat n'a pas été de tout repos. Au Conseil général, certains élus voulaient mettre cette demande en 2ème priorité, derrière le prolongement de la Ligne 11. Grâce aux actions publiques et populaires menées par les associations, les salariés, les élus, les 2 projets sont portés à égalité par la collectivité départementale.

Le projet de dédoublement est dans les cartons de la RATP depuis 1977 au moins !

Il est temps que cela se fasse. Lorsqu'il y a eu la coupe du Monde de Foot en 1998 on a été capable de construire 2 gares en 18 mois. Aujourd'hui il y a 1,5 Km de tunnel à creuser entre La Fourche et Saint-Lazare. Il ne faut pas 15 ans pour cela, si c'est une décision ferme et déterminée".

jeudi



## Deux poids ! Deux mesures !

Le gouvernement a le sens des priorités avec l'enfouissement de la RN 13 à Neuilly qualifié de projet " stratégique national " ! Il s'agit en fait d'un investissement de 750 millions d'€ pour une des villes les plus riches de France.

**Les 750 millions d'€ prévus pour la couverture de la RN 13 équivaut au dédoublement de la Ligne 13 mais aussi à :**

**15 fois** la part du financement de l'Etat pour le prolongement du tramway T2 ;

**12 fois** la part du financement de l'Etat pour le tramway T8 ;

**22 fois** la part du financement de l'Etat pour le prolongement du tramway T1 ;

**15 fois** la part du financement de l'Etat pour le prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux.

**Le tunnel de Neuilly serait le plus cher de France. A titre de comparaison, le viaduc de Millau a coûté 450 millions d'euros.**

vendredi



# 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 un rendez-vous  Je me syndique

[www.cg93.fr](http://www.cg93.fr)



NOM : .....PRENOM : .....AGE : .....TEL : .....

ADRESSE : .....

Email : .....ENTREPRISE : .....

Fax : 01 48 30 98 69 - Email : [udcgt93@wanadoo.fr](mailto:udcgt93@wanadoo.fr)

**Tél : 01 48 96 36 37**

Bulletin à retourner à : Union Départementale Cgt 1 place de la Libération 93016 Bobigny Cedex.