manœuvres ont-elles commencé ?



Association des quartiers de la place de Clichy, des avenue de Clichy et de Saint-Ouen Bonjour !
Nous sommes le Mardi 17 Février 2009

Accusi l'Association l'Agenda les Infos les Actions les Dossiers les Quartiers en Pratique Liens, Contact Menti Accueil « les Dossiers » Transports » Ligne 13 » Ligne 13, les grandes

> Depuis des années, déCLIC 17/18 dénonce les conditions intolérables dans lesquelles doivent voyager les usagers de la ligne M13 et les conséquences inacceptables d'une trop longue indifférence des pouvoirs publics, en premier lieu de l'État. Mais, ce qui a récemment changé, c'est qu'à l'été 2006, le Conseil Régional d'Îlede-France (CRIdF) dirige le STIF, l'autorité chargée de l'organisation des transports dans notre région. Depuis, les élus locaux concernés, maires des communes desservies par la ligne ou responsables de structures intercommunales, en prise directe avec leurs concitoyens-administrés-électeurs-contribuables, relaient avec plus de force encore l'exaspération générale. Ainsi, le Maire de Paris saisit en janvier 2007 le Préfet de Région et le Conseil de Paris adopte en février 2007 un vœu afin que soit inscrit le financement du dédoublement de la ligne 13 dans le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2007-2013. Mmes Kuster et de Panafieu, élues du 17e arrondissement, ne sont pas en reste. M. 3.-P. Huchon, président de Région et du STIF, reçoit en février 2007 l'" Association des villes et collectivités pour le dédoublement et le prolongement de la ligne 13 " (Asnières, Clichy, Gennevilliers, Malakoff, Saint-Denis, Stains, Plaine-Commune). La Mairie de Stains réclame le prolongement de la branche Nord-est jusqu'à Stains-La-Cerisaie et sa connection à la Tangentielle Nord. Des pétitions sont lancées à l'initiative des Maires de Clichy, G. Catoire, de Stains, M. Beaumale, ou de Mme Lepetit, députée de la 17e circonscription (http://www.ensemblepourlaligne13.fr).

> Le 13 mars 2007 un débat public à l'École Belliard (18e) réunit 250 usagers en présence de Mmes de La Gontrie, première vice-présidente du CRIdF, Hidalgo, première adjointe au Maire de Paris, Lepetit, première adjointe au Maire du 18e, de M. Vaillant, Maire du 18e arrondissement et de MM. Auzannet, directeur du développement de la RATP et Souvigné, directeur de la ligne 13 (voir le compte-rendu)

On eut confirmation des réticences du représentant l'État, M. Préfet de Région selon qui la ligne 13 est un " buzz médiatique ". Néanmoins la Région obtient qu'une enveloppe de 25,5 millions d'euros (dont 30% payés sur crédits de l'État) soit inscrite dans le CPER 2007-2013 afin de mener les études préparatoires au désengorgement de la M13. Au même moment, la Ville de Paris inscrit dans son Plan de déplacements Parisiens (PDP) le dédoublement de la ligne parmi ses trois projets prioritaires et dénonce par avance la tentative de le mettre en concurrence avec d'autres projets. M. Auzannet, lui, s'est voulu rassurant. L'amélioration des fréquences le soir dès décembre 2007 et le matin mi-2008, la rénovation du matériel roulant MF77 (600 voyageurs mais en supprimant 60 places assises), l'installation " probable" de portes palières en 2009 - mais à la charge de la Région -- , celles-là mêmes que la RATP a testées sur la M13 et qui doivent équiper la ligne M1, et, enfin, la mise en place d'Ouragan en 2011 devraient permettre d'assurer un service égal sur les deux branches et abaisseraient le taux d'occupation de 120% à 90% en pointe du matin. Ces mesures, aux dires mêmes de la RATP, n'auront d'effet positif que jusqu'à l'horizon 2013. Car, au-delà, les nombreuses ZAC en construction du secteur, à Paris, Clichy, Saint-Ouen et Saint-Denis, seront presque toutes achevées avec leurs dizaines de milliers de nouveaux habitants et employés.

Le 29 mars 2007 se réunit pour la première fois le Comité d'information de la ligne 13 (CIL13) autour des élu(e)s concerné(e)s. En avril, le STIF précise le contenu des études nécessaires. Il s'agit de recenser les projets de développement urbain aux horizons 2015 et 2030, d'étudier les différentes configurations possibles du débranchement d'une des branches Nord et du tracé de la nouvelle ligne ainsi créée, d'examiner d'autres projets pouvant désengorger la M13 (desserte améliorée de la gare Pont-Cardinet, prolongement de la M4 vers Saint-Ouen, liaison bus en site propre entre Carrefour Pleyel et le RER B, extension du T3 jusqu'à la Porte d'Asnières, tramway Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse).