

Environnement 93

RER B septembre 2012

Suite à une première rencontre en mai avec **Pierre Serne**¹, vice-président du conseil régional en charge des transports, à la réunion publique que nous avons organisée le 01/06/2012, à laquelle avaient participé des candidats aux législatives dont **Daniel Goldberg** rapporteur de la commission parlementaire sur les RER, une délégation d'Environnement 93 a été reçue le 13 septembre au STIF par Catherine Bardy directrice de l'offre ferroviaire, Ivan Tixier et Christian Dagneau.

Notre demande était en fonction des dysfonctionnements accrus depuis des années, de notre critique du schéma directeur RER B Nord PLUS basé sur la mise en omnibus sur deux voies seulement du RER, dans la perspective du CDG-Express (sur les voies rapides au sud) et sans tenir compte de l'augmentation des besoins de transport du quotidien, d'émettre une alarme sociale et écologique avant le démarrage maintenant prévu en septembre 2013.

Un autre défi est aussi annoncé : à ce jour nominalement seuls 28 trains sont prévus en pointe dans le tunnel Gare du Nord/Châtelet, mais le retour à 32 trains est prévu toujours pour la fin 2013 (avec 4 trains de plus pour le RER D).

La ligne RER B qui transporte près d'un million de voyageurs/jours doit évoluer sans prise de risque.

Notre inquiétude est liée à une gouvernance particulièrement occulte : les élus régionaux du STIF et son administration, les opérateurs divers (RATP, SNCF, RFF...), les usagers, les élus nationaux qui viennent de publier un rapport sur les RER, les élus territoriaux (communes et départements...) et les lobbies soutenus par l'Etat (et son préfet de région) qui impose des décisions ou des lois depuis longtemps (Trains directs PONS vides, projet CDG-Express...).

Ce train sans pilote peut donc dérailler facilement et ce sera toujours la faute de l'autre...

Cela se vérifie dans la propagande éhontée qui présente le projet RER B Nord Plus, comme une augmentation des fréquences alors que entre Aulnay et Paris il n'y aura toujours que 20 trains maximum et que on peut parler au mieux dans ce cas d'augmentation des fréquences d'arrêts et donc d'augmentation des temps de trajets...

Heureusement des investissements notables seront réalisés : IPCS (contre-sens entre Aulnay et Roissy – seulement--), aménagements des gares, voies manquantes et garage à Mitry en particulier. Mais l'enjeu de l'exploitation type RATP sur les voies SNCF pose la question majeure des **situations dégradées**. Sur ce point le STIF fait **étudier** les modalités par les opérateurs (RATP et

¹ Nous avons participé à un débat public à Mitry le 19/09 en présence de Pierre Serne

SNCF) pour permettre l'utilisation des voies rapides SNCF en cas de situation fortement dégradée. A ce jour personne n'est sûr du résultat.

En situation normale il est certain que l'exploitation omnibus peut amener de la régularité et une meilleure répartition des voyageurs dans les trains tout comme les aménagements des quais de plain-pied.

Reste l'hypothèque des **trains surchargés** (aux heures de pointe en particulier) qui plomberont les temps de montée et de descente et donc éventuellement le fonctionnement global au nord mais aussi au sud de Paris...

Aux heures creuses il est toujours prévu des directs Roissy scandaleux et vides, qui seront à l'évidence un facteur aggravant de perturbations de l'exploitation omnibus (directs et omnibus sur les mêmes voies !). Ces trains dans l'intérêt de tous devraient au moins avoir un arrêt à Aulnay.

Aux heures de pointe qui ont et auront de plus en plus d'amplitude, nous aurons des trains qui feront la desserte radiale NORD-SUD de l'agglomération avec la desserte d'un aéroport et de sa zone d'activité ainsi qu'un PIEX² qui près de 100 jours par an (heureusement en contre-pointe...) devrait amener des clientèles importantes.

A ce jour les responsables nous disent espérer « améliorer » la situation, sans en être tout à fait sûr. Ils disent que cela ne peut pas empirer. Sauf si la saturation constatée et prévisible (projets d'urbanisation, modification de la tarification, hausse importante du prix de l'essence) peut créer elle-même une dégradation majeure).

Les responsables de la région partagent notre inquiétude, puisqu'ils ont différé le démarrage en disant qu'il faut :

« une information en toute transparence de l'état d'avancement des travaux auprès des élus locaux et des voyageurs » .

Ce n'est pas le comité de pôle qui joue ce rôle, ni aucun comité existant, ni la publicité institutionnelle : il faut un comité **ad hoc** où tous les acteurs soient autour de la table, y compris Mr les président(e)s du PIEX, d'ADP ou d'Air France avec le préfet de région et le ministère.

En effet l'hypothèque du CDG-Express sur les voies du RER B doit être levée définitivement et il est urgent de prévoir pour septembre 2013, une **augmentation de l'offre voyageurs** en mode nominal, grâce aux voies rapides très peu utilisées.

² Parc International d'Exposition de Villepinte

Il est possible de faire circuler à l'instar des trains picards à deux étages entre Mitry et Paris-surface des trains directs (ou semi-directs) Aulnay-Paris, qui concerneraient en particulier tous les voyageurs qui descendent à Paris Nord (ils sont nombreux ceux qui y prennent le RER E ou les métros en particulier) ; ces trains seront aussi à disposition de tous les entrants d'Aulnay avec ses deux gares routières (plus de 30.000 jours).

La question que nous posons aussi : ne faut-il pas revoir l'objectif de 32 trains dans le tunnel ? Sur les 10 trains de Mitry, les 2 trains supplémentaires prévus peuvent être compensés par les rapides Mitry-Aulnay-Paris que nous proposons. Pour nous à court terme nos propositions doivent être étudiées : il n'est pas question de prendre des risques qui proviennent du lobbying du transport aérien qui pollue depuis 15 ans au moins avec le soutien de l'état le transport quotidien sur notre réseau.

L'hypothèque CDG-Express doit être levée et toutes les ressources ferrées disponibles : la région ne peut pas se laver les mains en disant que ce n'est pas elle, c'est l'Etat : elle doit revendiquer les ressources ferrées indispensables pour les transports du quotidien.

D'ailleurs à ce jour (car le CDG-Express sous une forme ou une autre ne peut aboutir avant disons au mieux près de 10 ans !) la qualité de la desserte du PIEX et de l'aéroport est liée aux transports du quotidien pour tous : salariés y compris ceux de Roissy, voyageurs aériens.

Ce qui doit aussi nous préoccuper tous, maintenant c'est le moyen terme : la desserte de Roissy et du PIEX pourrait aussi bénéficier des voies rapides-sud si un saute-mouton permettait d'aller au nord sans cisaillement (à exclure bien sûr).

Les responsables de l'état, du PIEX, du transport aérien comme ceux de la région doivent mettre à l'ordre du jour ce problème masqué aussi par le mythe du Grand Paris Express qui a fait oublier les radiales.

Rappelons que nous demandons depuis plus de 10 ans le doublement du tunnel entre Gare du Nord et Châtelet en 2001 : c'est juste à l'étude depuis quelques mois.

Il est sur que l'alerte a déjà fonctionné et retardé le démarrage prévu à la fin de cette année.

Nous avons un an pour que le débat public s'ouvre dans la vérité et non la vente de projets ou les revendications des lobbies, qui depuis le débat public sur le CDG-Express jouent masqué (ADP, Air France et PIEX).

Ce fut le premier débat public régional : il n'est pas trop tard qu'à la veille d'échéances graves il soit réactivé³ dans l'intérêt général.

Cette contribution peut-être considérée comme un cahier d'acteur.

(pour tous contacts s'adresser à André Cuzon vice-président d'Environnement 93, président d'Aulnay Environnement 0148661888)

³ Nous transmettrons notre demande à la CNDP