

ALERTE RER B 01/06/12

Nos associations Aulnay Environnement et Environnement 93 à l'origine de la lutte historique contre le CDG-Express et pour l'amélioration du RER B alertent de nouveau les pouvoirs publics. Nous l'avions déjà fait lors des concertations préalables sur le schéma directeur RER B nord plus seul contre tous. Nous resterons des lanceurs d'alertes, des citoyens vigilants sans aucun conflit d'intérêt.

Le projet de mise en omnibus du RER B entre Aulnay et Paris, consistait pour les pouvoirs publics à confiner le RER sur deux voies pour laisser la place au CDG-Express.

Mais surprise, après l'abandon par Vinci du projet, le lobby aérien + PIEX¹ se rend compte que les voies omnibus sont incompatibles avec les voies rapides et les directs qu'il souhaite.

Pour preuve ce texte de février de la chambre de commerce et d'industrie de Paris signé Bernard Irion président du PIEX (parc international d'exposition de Villepinte);

« Le temps de parcours actuel par le RER B entre Paris et l'aéroport Roissy-CDG est de 27 mn. Avec le projet de modernisation RER B Nord + dont la mise en service annoncée est prévue en fin d'année, le temps de parcours sera d'une quarantaine de minutes avec la généralisation de trains omnibus. »

Air Journal et Capital écrivaient le 16 mai : il faut refaire un autre CDG-Express afin que *«les touristes puissent à l'avenir ne plus à avoir à goûter au bonheur du RER B bondé, souvent en retard et à ses multiples arrêts dans la magnifique banlieue parisienne »*

¹ Parc international d'expositions de Villepinte

Ces articles de presse sont scandaleux pour tous ceux qui tous les jours connaissent les heures de pointe (mais pas seulement) avec des quais bondés et des trains remplis et parfois inaccessibles, qui savent que seuls 80% environ des trains arrivent à l'heure (à 5 minutes) et que l'emploi, la vie familiale est non pas perturbée mais handicapée par les conditions de transport.

Nos usagers du RER B de plus voient les directs Paris Roissy passés quasi vides sous leurs yeux.

L'état (le préfet de région et le ministre des transports Mariani) et le lobby aérien préoccupé par la desserte du PIEX et de Roissy, dans l'urgence ont relancé le projet CDG-Express avec l'accord de la SNCF de RFF et de la RATP pour tenter d'utiliser les voies sud (très peu utilisées) pour la desserte directe de Roissy, via le PIEX. Le pilote de cette opération est Mr Gourgeon célèbre PDG d'Air France depuis quelques jours limogé avec indemnités et déjà réembauché.

**Sans réécrire l'histoire depuis le projet initial CDG-Express
sauf à répondre à des questions
revenons sur le projet RER B Nord Plus.**

La propagande sur ce dossier évoque l'augmentation des fréquences et la régularité due aux omnibus. Il s'agit pour nous d'un mensonge (au moins par omission) des promoteurs du schéma RER B Nord Plus. En effet le projet de desserte théorique prévu est de 20 trains en heure de pointe sur le tronç central entre Aulnay et Paris comme actuellement. Les fréquences seront certes un peu supérieures entre Aulnay vers Mitry et Roissy (2 trains en plus), les arrêts seront plus fréquents dans les gares (du fait de la métroïsation) et en corollaire le temps de trajet sera nettement supérieur.

Sur la base de ces mensonges les usagers seront forcément tôt ou tard révoltés..

Certes on peut toujours espérer une fréquence réelle meilleure qu'à ce jour pour approcher les 20 trains théoriques en heure de pointe , mais rien n'est acquis d'autant qu'en confinant la circulation des RER B sur deux voies, les situations dégradées seront plus pénalisantes et avec l'augmentation du trafic le problème principal est aujourd'hui la saturation donc la capacité.

Or si les trains sont pleins, y compris avec des valises, les temps de descente et de montée dans chaque gare va être très pénalisant et cela peut avoir un effet boule de neige.

Par ailleurs les études de capacité datant de 2004 basées sur les prévisions d'urbanisation (logements et activités) sont à réactualiser en fonction des progressions déjà enregistrées (35% en 10 ans) et à prévoir pour les années futures en tenant compte également du prix du pétrole et de l'essence, mais aussi de la tarification future qui (après le débat public que nous souhaitons) devrait être en baisse pour les banlieusards.

Les conséquences du Grand Paris sur le trafic à plus ou long terme seront forcément à la fois positives et négatives pour le trafic des radiales comme le RER B, sans pouvoir le prévoir à ce jour.

La saturation actuelle (reconnue par le rapport parlementaire de mars 2012) et prévisible est telle que les entreprises ferroviaires, ADP et l'état (jusqu'à ce jour) découvrent le risque de cette mise en omnibus du RER B : un métro Paris-Roissy bondé aux heures de pointes inaccessible aux usagers qu'ils soient quotidiens ou touristes.²

Du coup ils veulent relancer le CDG-Express sur les voies qui seront libérées par le confinement du RER B sur les deux voies nord.

² Un article de Capital et d'Air Journal de ce jour dit en espérant le futur CDG-Express: « les touristes pourraient donc à l'avenir ne plus à avoir à goûter au bonheur du RER B bondé, souvent en retard et à ses multiples arrêts dans la magnifique banlieue parisienne ». Scandaleux !

Ils sont prêts à sacrifier de nouveau les banlieusards pour favoriser les voyageurs aériens.

Notre combat contre tous les directs Paris-Roissy se poursuivra.

Le vol de capacités du lobby aérien est scandaleux.

Et ces directs envisagés perturberont le RER B omnibus en créant des cisaillements nouveaux.

Nos élus doivent en avoir conscience : le maire d'Aulnay-sous-Bois avait écrit à ce sujet au ministre du transport le 12 avril 2012 suite à l'annonce de notre réunion

Ce CDG-Express version 3 espéré par le lobby aérien n'a que deux solutions principales côté Roissy, qui toutes les deux utiliserons les voies sud entre Paris et Aulnay dont les quais non-rehaussés indique bien qu'ils ne sont plus destinés ni aux PMR ni à l'ensemble des usagers ...

Après Aulnay pour rejoindre Roissy CDG2, il y a la solution Mitry qui était celle retenue, en version 2 et aménagée en conséquence. Elle a l'inconvénient de traverser la Plaine agricole de Mitry (8 kilomètres de voies nouvelles et 50 hectares de terres !) pour rejoindre Roissy et aussi de ne pas desservir le PIEX..

L'autre solution c'est de retourner vers le Nord après Aulnay.

Sans aménagement c'est créer de nouveaux cisaillements qui rendraient caduques la « modernisation du RER B » en cours, sauf à réaliser un saute-mouton sud-nord.

Le problème de la cohabitation des omnibus et des directs entre Aulnay et Roissy restera posée.

En fait il n'y a pas de solution et surtout **pas de bonne solution en vue.**

Dans ces conditions la mise en omnibus pour nous est problématique. Peut-être aussi pour le lobby aérien qui a du suggérer de surseoir : comment expliquer ce report de 9 mois pour des travaux prévus depuis 7 ans.

Elle créera une saturation supplémentaire (aux heures de pointes) du fait de la cohabitation des différents usagers, des descentes et montées à chaque gare dans des trains bondés.

UN PLAN B est nécessaire pour le RER B.

C'est le sens de cette réunion en période électorale. Il faut que les futurs pouvoirs publics prennent en main ce sujet majeur

Nous demandons qu'une étude rapide soit réalisée pour réévaluer les besoins de capacité du RER B aux heures de pointe (court et moyen terme) avant toute mise en omnibus. Nous ne pouvons pas prendre le risque de saturation qui conduiront à des quais surchargés et à des accidents de personnes tôt ou tard.

Il est clair que la desserte de Roissy doit être correcte en particulier pour les employés du Grand Roissy, mais pour notre part les touristes chinois ou des antipodes ne peuvent avoir la priorité alors que chacun de leur voyage en France pour quelques jours impactent le climat pour l'équivalent d'au moins 100.000 kilomètres en voiture : la norme annuelle par personne pour éviter d'aggraver la situation climatique étant de 4.000 kilomètres !

Il faut être conscient que le tourisme de masse dénoncé par Claude Levi-Strauss ³ ou par Jacques Testart récemment et beaucoup d'autres est dramatique sur le plan climat et va détruire rapidement les plus beaux sites naturels du monde, sauf à inviter ces touristes à Europa City au détriment du triangle de Gonesse et de la plaine de France.

Les mensonges et l'hypocrisie sur le dossier du RER B sont répétés depuis 7 ans par tous, de l'Elysée au conseil régional et récemment par le journal de la modernisation du RER B n°6 qui a été diffusé aux usagers.

Mr ORIZET directeur régional de RFF écrit :

« L'un des objectifs majeurs de ce vaste chantier est de renforcer la régularité et la fréquence des trains ».

Il faut rappeler les retards d'investissements depuis 30 ans reconnus par tous.

³ L'anthropologue Claude Levi-Strauss, bientôt centenaire, a tranché dans un sens plus radical quand il a écrit que la meilleure façon de préserver des sites et des populations «sauvages», c'est encore de ne pas les visiter, tout simplement

Bien sur, les travaux de modernisation prévus vont dans le bon sens et la mise en omnibus peut éviter les conflits, mais encore faut-il que la capacité soit au rendez-vous⁴.

Ajoutons que les mises en IPCS (installation permanente de contre-sens) ne concerne que la ligne Aulnay-Roissy.

Nous pouvons craindre d'assister à la naissance d'une fourche aussi célèbre que celle de la ligne 13 avec le RER B métroisé : à savoir des voitures bondées inaccessibles aux voyageurs avec en perspective des décennies avant d'y remédier.

Double fourche en vérité : celle du tunnel de la gare du Nord et celle d'Aulnay.

Nous devons récupérer les voies sud du RER B pour le transport public quotidien pour tous, Nous refusons les lignes dédiées qui se font au détriment des usagers du quotidien. Le principe du maillage de tous les transports est essentiel. En plus des omnibus, les dessertes Gare-du-Nord Roissy avec arrêt au Bourget et à Aulnay nœuds ferroviaires sont évidentes depuis toujours et doivent être maintenues.

Un rapport parlementaire sur les RER vient d'être publié : pour nous il doit être suivi sans délai d'un comité de suivi pour le RER B. Une étude de la capacité actuelle et future du RER B doit être menée rapidement et il faut prévoir les investissements nécessaires pour permettre un bon fonctionnement : entre autres le doublement du tunnel que nous demandons il y a plus de 10 ans et aussi le sautemouton pour aller des voies sud vers Roissy au nord.

Nous nous opposons à la mondialisation sans règle économique : les légumes venant en avion sans taxe sur le kérosène concurrence nos produits et ne nourrissent pas les paysans africains.

En France nous soutenons les taxes sur le kérosène pour dissuader le tourisme de masse : en tout cas nous ne voulons pas de prime aux lobbies aériens : pas de directs Paris Roissy.

⁴ en particulier aux heures de pointe évidemment

Enfin évoquons une problématique qui est celle du Grand Paris Express.

L'accord intervenu entre l'état et la région avec le chantage à la signature du SDRIF n'est pas satisfaisant. Le Grand Paris Express n'a pas de sens si les RER sont saturés.

Le gouvernement issu des élections et la région doivent réagir rapidement :

c'est le sens de **cette alerte** qui concerne toutes les populations concernées par le **RER B** :

un million de personnes par jour très bientôt.

En effet il y a des répercussions sur toute la ligne y compris au sud bien sur. Il y en a aussi sur la ligne **RER D** qui emprunte le même tunnel entre Gare du Nord et Châtelet.

Nous évoquerons en conclusion les suites à donner à cette action qui doit être durable.

Nous allons donner la parole aux usagers et à leurs associations, aux acteurs du transport et aux responsables élus.