

Après le rapport Auzannet diffusé le 10 décembre, puis la réunion du 12 décembre organisée au STIF permettant de consolider les retours d'expérience sur le dysfonctionnement grave des RER B et D du 7 novembre, il est temps de mettre cartes sur tables pour tous les acteurs. Dans notre cahier d'acteur sur le Grand Paris nous refusions bien sûr la desserte sans mesure de Saclay et le tracé de la ligne Pleyel vers Roissy, via Auchan et la gare du Triangle de Gonesse ; pour nous, cette ligne doit rejoindre Roissy par un tracé plus direct via Aulnay-Europe et le PIEX permettant d'économiser environ 600 millions d'euros (La gare AUCHAN scandaleuse et des kilomètres de voies en plein champ).

Les négociations qui ont suivi le débat public se sont faites sous le signe de la démagogie : à chaque maire sa gare au détriment du projet global et de l'intérêt général y compris financier.

Le rapport Auzannet met en évidence des surcoûts prévisibles, alors que l'argent manque aussi pour le réseau existant (depuis 30 ans).

Dans le même temps les lignes radiales du RER sont à saturation et la rocade du Grand Paris Express envisagée pour relier les RER du Bourget à Villepinte, Sevrans-Livry, Clichy-Monfermeil et Noisy-le-Grand auront un intérêt limité si les RER sont saturés.¹

Le rapport Auzannet commence à utiliser l'évaluation socio-économique, ce qui est élémentaire : nous connaissons les trains vides des directs Roissy quand les quais et les trains du RER B sont bondés. Cependant il ne tient pas compte de valeur millénaire des sols considérés seulement comme des réserves foncières et immobilières. Ce rapport reprends à son compte toutes les inepties ambiantes à commencer par Europa City et ses promesses d'emplois, mais pas plus que la région et le SDRIF il ne s'interroge pas sur la pertinence d'un aéroport d'affaires « véritable scandale économique et social », ni sur la nécessité de contenir le transport aérien et donc d'arrêter l'extension autour de Roissy, qui veut devenir une Aéroville.

La desserte de Roissy par le CDG-Express dont nous sommes l'adversaire déterminé depuis le début n'est pas tranché par le gouvernement. Monsieur Auzannet se permet par contre d'affirmer que « La nécessité d'une liaison express dédiée et performante entre Paris et Roissy est acquise ».

Il dit aussi : «Le RER B ne peut pas offrir le niveau de confort qu'attendent les voyageurs aériens ». Sur ce sujet l'égalité n'existe pas pour les travailleurs du quotidien, priorité aux touristes...

Nous nous opposerons au CDG-Express qui a condamné le RER B sur deux seules voies, pour revendiquer la nécessaire **capacité** supplémentaire pour les transports du quotidien. Nous avons approuvé la ligne du Grand Paris : La Défense, Pleyel, Le Bourget, PIEX, Roissy via le tracé direct par Aulnay Europe.

Les liens entre le 95 et le 93 souffrent essentiellement de la fracture territoriale que constitue l'aéroport d'affaires du Bourget . Le 95 doit bénéficier rapidement de la tangentielle –nord et aussi de la connexion future à Pleyel. Les TCSP venant du Val d'Oise pourraient, via la gare Villiers-Gonesse, en passant par la RN370, rejoindre Aulnay Europe et donc tant Roissy que Pleyel et La Défense à terme.

¹ Cf Rapport parlementaire Goldberg de mars 2012

Un barreau en plein champ avec des trains vides quel symbole ? Celui de la démagogie et du gaspillage. Cette nouvelle branche du RER D sera une nouvelle fourche avec des trains vides jusqu'au PIEX alors que le **doublément du tunnel à la gare du Nord est demandé depuis plus de 10 ans.**

Le RER D risque de souffrir aussi du RER B Nord Plus si toutes les leçons ne sont pas tirées de la catastrophe du 7 Novembre. Il faut un comité de pilotage de ce démarrage toujours annoncé à l'automne 2013 et il faut redonner de **la capacité** au transport du quotidien. Nous proposons en urgence d'augmenter la fréquence du RER K entre Paris et Aulnay puis Mitry aux heures de pointes en particulier. Cette capacité est également nécessaire pour que la desserte du PIEX et de Roissy ne soit pas désastreuse avec les seuls trains omnibus prévus aux heures de pointe.

Il faut aussi une réactivité aux incidents, adaptée, avec les moyens nécessaires, y compris humains : nous attendons les résultats des études promises : la SNCF a admis le 12 décembre que les « alertes radios » ne sont pas adaptées à la circulation sur les faisceaux chargés de la banlieue.

Quant au Grand Paris Express, le courage demande de mettre en cause des gares : celle du Triangle de Gonesse d'abord, mais aussi celles du Mesnil-Amelot, et peut-être de Blanc-Mesnil (pour notre secteur).. et des tracés. Les gares doivent tisser un réseau et non faire de la desserte locale. Il faut adapter les moyens surtout en rocade avec les trafics prévisibles.

Il faut financer le plus vite possible ce qui est nécessaire, y compris sur l'existant : la grande boucle du Grand Paris Express, essentielle pour toutes les banlieues, les RER et le doublément du tunnel de la gare du Nord.

La desserte de Roissy doit être améliorée dans le cadre de l'exploitation générale (et non pas dédiée) avec des voies nouvelles (ligne La Défense Roissy du Grand Paris Express ou ligne 14 prolongée) non par le rapt des voies existantes du RER B.

C'est un enjeu social et écologique majeur.

Pour tous contacts : André Cuzon 0148661888
acuzon@wanadoo.fr