**Aulnay Environnement**

**Réponse à la lettre de Mr GOLDBERG du 10 mai 2013**

Monsieur le député,

Nous vous remercions pour votre courrier.

En travaillant par écrit avec réactivité on gagne en qualité de débat. C'est pourquoi nous regrettons le manque de réponse à notre courrier au président du STIF et président de la région.
Nous vous avions demandé une rencontre avec notre comité unitaire le 7 avril : cela aurait permis de gagner du temps.
Nous ne pouvons qu'être d'accord avec vous sur l'historique de l'affaire : le manque d'investissement depuis 30 ans…
Cependant je note que vous pensez que l'unanimité[1] des élus étaient acquises pour ce plan de modernisation du « RER B Nord + » : évidemment tous les travaux étaient utiles depuis longtemps : par exemple le doublement de voie à réaliser entre Villeparisis et Mitry était scandaleusement oublié. Comment s'opposer à ces projets utiles.
Cependant l'IPCS[2] ne concerne que la ligne entre Aulnay et Roissy.
Cependant votre rapport parlementaire pointait la saturation : les chiffres de la SNCF sont d'une fréquentation de + 35 % en 10 ans.

Votre courrier ne mentionne pas cette saturation.

**Par contre nous vous remercions « d'appuyer auprès du président du Conseil Régional » nos demandes concernant « les missions Paris/Roissy et le renforcement de la ligne K »**
qui peuvent répondre au problème de capacité
Sachez que nos demandes d'étude de capacité et donc implicitement pour nous de renforcement de l'offre nous les avons développées dans une réunion du STIF de septembre 2012. Nous attendons ces études.

Nous attendons aussi les études décidées par le STIF en 2011 sur le doublement du tunnel que nous demandons depuis 12 ans. Ces études devaient être faites fin 2012 : nous n'avons pas de nouvelles.
Nous avions aussi demandé des études sur la réactivité en cas d'incident en septembre puis en décembre après la « catastrophe » du 7 novembre 2012
Lors de la réunion du 12 décembre sur la gestion perturbée il nous avait été indiqué qu'une étude devait être réalisée pour étudier toutes les conséquences sur les procédures à revoir ou mettre en place (alerte radio par exemple) : nous attendons ces études.
En fait c'est la règle : les études ne sont jamais sur la place publique quasiment, nous sommes dans une gouvernance du secret, de la propagande publicitaire.
Ne vous étonnez pas si nos tracts de citoyens et d'usagers manque de courtoisie. Nous ne disons pas merci facilement quand nous constatons que cela va de plus en plus mal et que on ne nous dit pas la vérité ou qu'on nous ment.
La plupart des usagers ont appris grâce à nos tracts que la desserte allait être omnibus.

---

[1] L'unanimité des associations n'était pas au rendez-vous : nous posions les mêmes questions qu'aujourd'hui en vain : nous avons vu défiler les responsables politiques et techniques
[2] installation de contre-sens

Le journal de la modernisation du RER B d'avril 2013 n'en parle pas :
« temps de parcours fiabilisés, fréquence accrue, confort optimisé répondront aux attentes des voyageurs ».
Que de mensonges ou de non-dits!
La fréquence de trains théorique ne sera pas accrue du fait du tunnel, la fréquence réelle ce sera fonction des montées et descentes et du niveau de saturation. La fréquence d'arrêt sera accrue au bénéfice évident des usagers de Blanc-Mesnil ou de Drancy et aussi bien sur du passage de 8 à 10 trains en heures de pointe vers Roissy et Mitry, mais la question principale pour nous c'est l'intérêt général pour tous les usagers d'avoir une capacité suffisante pour éviter la saturation et ses conséquences : des trains bondés avec des retards cumulés par les différents arrêts.
Avec la question de la réactivité en cas d'incident : question grave on l'a vu le 7 novembre.
Nous ne contestons pas l'intérêt du centre de commandement unique, mais cela ne fera pas des miracles.

Il faut mettre sur la table la vraie problématique de notre sujet.
Nous l'avons vécu plus que beaucoup d'acteurs.
Comment expliquer que sur une ligne saturée qu'on veut améliorer en faisant un omnibus on conserve des trains directs Paris Roissy qui sont quasiment vides depuis plus de 20 ans ?
Comment expliquer que les voies directes soient sous-utilisées ? Sinon pour laisser la place au CDG-Express.

La raison est simple le projet de CDG-Express et la desserte de Roissy sont de fait la priorité des décideurs sur le RERB au détriment des usagers du quotidien.
Les lignes dites dédiées au RER B sont en fait des lignes libérées pour le CDG-Express.
Le projet Blanc du Grand Paris avait au départ envisagé l'amélioration des dessertes aéroportuaires[3].
Le CDG-Express venant de la gare de l'Est et utilisant notre faisceau doit être réexaminé avant l'été.
Pour nous lorsqu'on prévoit 150 kilomètres de voies nouvelles en rocade et en souterrain souvent, on devrait faire face à la desserte d'un aéroport international sans compromettre la vie des usagers du quotidien.
La ligne 16 du futur métro automatique (sans la gare du triangle de Gonesse pour nous ) ne peut y répondre totalement, car le RER B est de fait la ligne Nord Sud de base du réseau. De ce point de vue le projet RER B Nord + est loin du compte.

Il est temps que les acteurs qui sont les décideurs : le PIEX et ADP ou Air France viennent autour de la table : c'est le rôle de l'état et de la région de les y obliger, sauf à discriminer les usagers et les habitants.

Nous terminerons sur la gouvernance du système.
Le rapport parlementaire voulait mettre les usagers au centre du système.
Vous écrivez :
« mobilisé au côté des usagers du RER, je souhaite que les améliorations attendues ne soient pas l'objet de considérations partisanes locales, mais d'une mobilisation de tous élus, associations et citoyens sur la base de constats objectifs. »
Là-dessus complétement d'accord.
Vous ajoutez ; « il serait bon que les « comités d'usagers » soient représentatifs de la diversité des situations et des communes traversées afin d'être le plus utile au service de tous ».

[3] de façon quasi exclusive et contestable d'ailleurs

D'accord aussi bien sur : mais nous connaissons les comités d'usagers depuis longtemps : à Aulnay nous en avons réalisé au début des années 70 et nous les connaissons aussi dans le cadre du réseau IDFE et FNE dont la FNAUT est adhérente.
L'administration elle sait favoriser les bons comités et peut ignorer les mauvais.
Ce n'est pas le lieu de faire le bilan mais plutôt de s'interroger sur les réunions où nous pouvons être écoutés.

Le comité de ligne annuel est bidon : en général convoqué au dernier moment en juillet et souvent on oublie les mauvais usagers comme nous.
Il y a eu un comité de la partie SNCF un certain temps : on peut s'étonner que pour ce démarrage d'un projet décennal il n'ait pas pu fonctionner.

Il y a eu aussi une association des maires sur ce tronçon : la vérité nous oblige à dire que les désaccords entre les maires et les élus est dommageable pour les usagers.
Les intérêts locaux des élus en effet ont pris le dessus au détriment de l'intérêt général.

Mais les réunions des différents acteurs séparément les uns après des autres et l'absence des poids lourds comme les aériens ou le PIEX qui voient directement les ministres c'est insupportable.

Ceci dans un contexte de crise, de paupérisation de la population qui se sent prise en otage dans chaque train retardé.

Il est temps monsieur le Député de trouver des solutions durables pour le débat public sur le transport et son amélioration et en particulier pour le RER B (mais le D nous intéresse aussi et la tangentielle): nous en sommes très loin et nous sommes à la disposition de toutes les bonnes volontés.

Nous ne pouvons pas non plus ne pas évoquer la tarification.
Pour les usagers d'Aulnay l'aller-retour plein tarif est d'environ 10 euros et la carte orange quasiment de 100 euros.

Nous demandons en vain depuis très longtemps un débat public sur ce point : pour notre part ce débat doit inclure la gratuité mais aussi les financements bien sûr.
Ce débat va se poser par la force des choses avec le Grand paris en rocade.
Alors le plus tôt c'est le mieux.

Cette réponse a nourri notre réunion du 13 mai.
Voici en pièce jointe le tract unitaire pour la manifestation du 7 juin que nous avons décidé..

En vous remerciant pour ce courrier recevez Monsieur le député nos salutations respectueuses : bien entendu nous sommes prêts à vous rencontrer avec le comité des usagers RER B Nord.

Respectueusement.

Pour Aulnay Environnement André Cuzon