

Le 4 mai 2015

M. Jean-Paul HUCHON
président du STIF
Mme Sophie MOUGARD
Directrice du STIF

Madame, Monsieur,

Faisant suite à notre courrier du 17 janvier 2014 à monsieur Huchon, nous avons préparé à votre attention un bilan de la mise en service du RERB Nord+ et de l'avancée du projet CDG Express du point de vue de notre association d'usagers.

RER B Nord+ une escroquerie ?

Les opérateurs essaient de faire des efforts pour mieux communiquer, mieux expliquer, mais fondamentalement les habitants de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne sont relégués toujours plus loin de la capitale.

Le RER B Nord+ qui promettait un train tous les 3 minutes avec un trajet de 17 minutes entre Aulnay-Sous-Bois et Gare du Nord, n'a été qu'une vaste illusion pour nous faire accepter une rénovation au rabais.

En effet, les mesures que nous faisons avec d'autres associations dressent un constat accablant : 53 % de jours à problème, plus d'un jour sur deux où le trajet peut se transformer en parcours du combattant ! Les causes des dysfonctionnements sur l'année 2014 donnent : 25 « Mouvement social » ; 21 Colis suspect ; 20 Pannes de Matériel ; 19 Malaises voyageur ; 15 Incidents techniques, 14 Divers incidents ; 13 Pas d'annonce ; 11 Pannes de signalisation ; 7 Pannes électriques ; 6 Incidents Voyageur, 6 Incidents Grave Voyageur ; 3 Pannes de caténaire ; 3 Dégagements de fumée ; 3 Mesures de sécurité ; 2 Signaux d'alarme, 2 Voyageurs sur la voie ; 1 Acte de malveillance ; 1 Forte chaleur ; 1 Obstacle sur les voies.

65 % des causes de dysfonctionnements sont du fait des transporteurs et 35 % sont imputables aux voyageurs¹

Mais hors dysfonctionnement, le temps de parcours moyen s'établit à 23 minutes, et les opérateurs pour pouvoir annoncer une amélioration, **ont entériné en toute discrétion une modification de la grille horaire officielle**, qui affiche dorénavant un temps de parcours de 19 minutes entre Aulnay Sous Bois et Gare du Nord (avant RERB Nord+, avec les quais bas, les mêmes missions omnibus comptaient 18 minutes !).

On peut essayer de comprendre les difficultés de gestion d'une ligne asymétrique avec 32 gares gérées par la RATP et 16 gares gérées par le couple SNCF/RFF, qui en outre partage ses voies avec une autre ligne de RER.

« Aujourd'hui, la ligne est saturée, les accidents et pannes fréquentes, malgré les rénovations récentes »² Un député déclare même récemment que « les RER sont dégradés, dangereux et lents » ! 1 an et demi après la mise en service du RER B Nord+ ! L'amélioration tant attendue depuis 30 ans a sonné le glas des espoirs des habitants du 93 et d'une partie du 77.

Le réseau express régional promettait dans les années 80 : « Tranquille, bien installé, détendu, on va pouvoir être à l'heure. Quelle que soit l'heure. »³

¹ Statistiques du BEF rerb-leblog.com

² Bondy blog, déc. 2014

³ extrait d'une publicité des années 70 vantant le RER

«.. la vraie origine du RER, réseau express régional, est dénaturée : on a transformé la ligne B en grand métro permettant ainsi aux gens les plus proches d'avoir des dessertes cadencées et des trains qui s'arrêtent à toutes les gares. »⁴ Les voyageurs qui habitent à Aulnay-sous-Bois mettent autant de temps de transport que ceux qui habitent à Compans ! un habitant de Tremblay-en-France a plus de temps de transport qu'un habitant de Dammartin pourtant situé 14 km plus loin ! En outre, lors des rénovations de train (et pour les trains en provenance de la ligne A) de nombreuses places assises sont supprimées, et ceux qui habitent plus loin subissent cette double peine : allongement du temps de transport (de 50 % à 100 %) avec toujours moins de confort.

☞ Nous demandons donc de discuter avec le STIF de tous les investissements supplémentaires pour rénover les infrastructures encore « oubliées » pour obtenir les promesses du RER B Nord+, soit la régularité mais avec une diminution du temps de parcours.

☞ Nous demandons de discuter des investissements pour plus de confort dans les trains MI79 dont la rénovation supprime des places pour un espace bagage inutilisé, et des ajouts de places assises (strapontins) par le rétablissement de banquettes dans les MI 84 en provenance de la ligne A, diminution du niveau sonore et amélioration de la réfrigération et du chauffage.

☞ Nous demandons la rénovation des MI84 en provenance de la ligne A, il n'est pas concevable sur la même ligne de ne pas avoir le même niveau de confort, d'éclairage et de sécurité puisque ce matériel doit durer encore plus de 10 ans !

☞ Nous demandons l'investissement rapide (pas 15 ans) dans du matériel neuf et à double étage, le double étage est tout à fait possible jusque dans Paris !

Le Charles de Gaulle Express : l'apartheid organisée des transports ou les habitants du 93 ségrégués !

« Nous avons un bel aéroport. Mais on ne peut pas y aller facilement et quand les millions de touristes atterrissent, c'est la galère qui commence pour eux : autoroutes saturées, RER dégradés, dangereux et lents (...) ».⁵ Sur Internet on peut même lire : « il faut supprimer tous les arrêts intermédiaires du rer et ne plus faire que des trains directs aéroport paris, tout de façon les gens du 93 ne travaillent pas et leur jeunesse délinquante on n'en veut plus a paris » (sic)⁶

Déclarations ou opinions bien étranges puisque le STIF affirme qu'il est satisfait de l'amélioration du RER B. Mais elles ont un fondement : essayer de démontrer, en insultant au passage toute la population du 93, qu'il faut un autre transport pour les hommes d'affaires et les touristes.

Nous sommes sur la position du MNLE 93 qui résume très bien :

« Fermelement rejeté par un collectif d'association citoyenne et environnementale de Seine-Saint-Denis dès 1998 le projet CDG-Express (liaison rapide, pour 24 euros, direct Paris gare de l'Est-Roissy CDG exclusivement pour les passagers du transport aérien circulant sur des voies dédiées) est à nouveau à l'ordre du jour. Les salariés de la plateforme aéroportuaire ne pourraient pas l'utiliser avec leur titre de transport. Ainsi les voyageurs de l'Aérien n'auraient plus à côtoyer le « banlieusards » mais le gouvernement nous parle « d'apartheid » et il ne prend aucune mesure d'urgence pour faire reculer les fractures de la ségrégation sociale et territoriale dont sont victimes les populations des banlieues. Le 13 janvier 2015 le gouvernement a obtenu la possibilité de légiférer par ordonnances pour construire cette infrastructure ferroviaire d'exception visant à créer une inégalité d'accès au service public de transport en commun. Elle doit emprunter les voies qu'utilise la ligne K et les trains de marchandises La gestion sera confiée à une filiale de la SNCF et d'ADP.

Pas délégation de service public, et le MNLE 93 craint un risque de privatisation. Le CDG Express pour desservir Roissy CDG fait doublon avec la ligne 17 du Métro Paris Express. Ce choix accroîtra la colère des usagers et de leurs associations qui vont voir passer, à proximité, des trains à vive allure pendant que leur omnibus reste à quai ou prend de multiples retards ».⁷

⁴ extrait d'un mémoire de fin d'étude sur le RER B (2014)

⁵ entretien d'un député UMP du 77 avec le Ministre du tourisme, 25 novembre 2014

⁶ LaTribune.fr, 30 janv. 2015

⁷ Déclaration association MNLE, janv. 2015

Le Grand Paris va imposer la densification de nos villes, augmenter les déplacements et donc les besoins de capacité du RER B ou de la ligne K. Avec 4 voies dédiées, le RER B peut assurer un service omnibus et direct pour tout le monde ! Mais toute réflexion et projet d'envergure est bloqué par le pharaonique Charles de Gaulle Express (1,7 milliard au minimum) qui va peser sur les finances transports franciliens et sur la tranquillité des citoyens (trains en zone d'habitation dense). On rappelle que pour le RER B Nord+ c'était 3 fois moins : 550 millions.

Les études sur le doublement du tunnel sont à l'arrêt. Si bien que pour l'instant il n'y a pas vraiment de solution proposée !!! Le compte n'y est donc pas, et le très léger renforcement fin 2014 de la ligne K avec ses trains directs Paris-Nord qu'on peut prendre à partir d'Aulnay, demandé par le Comité et des élus, n'est qu'une maigre alternative.

☞ Nous demandons au préalable que les promesses du RER B Nord + soit tenues et que des sommes équivalentes soient engagées pour la rénovation réelle des trains et des infrastructures pour ceux qui contribuent tous les jours à la richesse de la région par leur activité.

☞ Nous demandons une offre supplémentaire de transport semi-directe de Mitry à Paris Nord et directe d'Aulnay-sous-bois à Paris arrivant en gare de surface à Paris Nord. Il existe des voies libres empruntées par la ligne K et le frêt qui le permettent. Certes un changement serait obligatoire à Paris Nord, mais cette solution coûterait beaucoup moins cher que la construction d'un autre tunnel.

☞ Pourquoi un train express, alors que la ligne 14 de métro doit rejoindre l'aéroport, alors que les voyageurs des vols low cost continueront de prendre le RER, alors que le besoin d'une classe affaire ferroviaire réservé à une élite est injustifiable.

Dans l'attente de pouvoir discuter avec vous sur ces points cruciaux pour poursuivre le dialogue engagé avec les autorités organitrices et les opérateurs ces derniers mois,

Pour le comité

Catherine Laussucq

Présidente

**COMITÉ**
DES USAGERS
DU RER B NORD

8 Contact 42, avenue de l'Oasis 93270 Sevrans Tel. : 0680017280

Mail : comitererb nord@gmail.com

www.facebook.com/ComiteDesUsagersDuRERBNord