

Ligne 18

Le 20 avril 2023, en conseil d'administration Idfm (Ile de France Mobilités), je demandais au vice présent de l'instance M. de Delasteyrie, la possibilité de lancer une étude de faisabilité concernant le nombre de voies entre Châtelet et Gare du Nord pour les RER B et D (double tunnel à Châtelet). Cette solution d'exploitation, nous le savons maintenant depuis plus de 20 ans permettrait de doubler la capacité de circulation et rendrait de manière pérenne des bonnes mesures de régularité et de sécurité ferroviaire.

En une ligne, cela démontre que si ces efforts avaient été portés sur ce projet réclamé depuis si longtemps dans l'intérêt du million de voyageurs utilisant cette ligne au quotidien, le projet ligne 18 d'un coût faramineux, 5 milliards, destructeur de terres agricoles de qualité, détruisant l'hôpital de proximité Longjumeau, n'aurait jamais vu le jour.

Plusieurs études de faisabilité pour ce double tunnel ont déjà été produites : en 2003, en 2008, en 2013, en 2015 à chaque fois avec des propositions concrètes.

Comment ne pas vous rappeler ce dossier que j'ai eu entre les mains en 2008, coût de la réalisation moins de 2 milliards, ou les directions RATP et SNCF ont préféré retenir une expertise lancée par Egis Rail, proposant la suppression de la relève de conducteurs RATP SNCF à Gare du Nord présentée comme gain de temps comme l'équivalent du projet double tunnel. On en mesure tout le résultat aujourd'hui. Les seuls gagnants de cette opération évidemment ont été les opérateurs RATP et SNCF avec la suppression de 30 postes de conduite sur la ligne.

En 2013 et 2015 la Fnaut, association d'usagers propose un projet que toute la gauche à la région soutient aujourd'hui. Elle propose la réalisation d'une troisième voie entre la gare de Châtelet et Gare du Nord, un projet viable pour un coût n'excédant pas le projet actuel de Nexteo qui nous le savons tous aujourd'hui n'apportera une amélioration que très relative à la régularité de la ligne. Évidemment toutes nos demandes ont été rejetées sans même un commentaire par la présidente de la région.

Dans le même temps, après avoir démontré qu'il n'y avait rien à faire pour une ligne de RER qualifiée sans le dire ouvertement de train des pauvres, toute l'attention a été portée vers la construction du train des riches, le CDG Express et la ligne 18 (exploitation en site propre contrairement au RER B) en passant par la ligne 14 devrait permettre d'un côté comme de l'autre à des personnes de classe plus aisée de contourner ces transports jugés vieillissants.

Le projet ligne 18 est coûteux (+ de 5 milliards) mais il s'accompagne d'un projet immobilier dont un hôpital flambant neuf, justifiant à leurs yeux la suppression de l'hôpital de Longjumeau. Évidemment ces projets restent accessibles à une certaine classe de citoyens.

C'est bien dans une lutte de classe que nous sommes engagés et cette lutte nous pouvons la gagner. Notre force ? C'est cette masse populaire qui aujourd'hui fait peur à ce gouvernement et ses dirigeants présidant la région. Ils refusent d'écouter le peuple et le peuple exige d'être entendu. L'opposition à la construction de cette ligne 18 reste légitime. Il est toujours largement possible d'améliorer les conditions d'exploitation du RER B et de rendre la liaison depuis la gare d'Orsay sur le plateau de Saclay envisageable par des moyens connus et en fonction à la région (exemple, le câble qui relie Villeneuve St Georges à Créteil).

Toute la gauche présente à la région a intégré un collectif nommé stop galère et nous sommes décidés à nous opposer à la politique austère proposée par la présidente Valérie Pécresse.

J'apporte tout mon soutien à cette lutte contre le projet ligne 18.

Philippe JURAVER , conseiller Régional LFI, Ile de France.