

Relier ensemble deux canalisations bouchées, est-ce que ça améliore l'écoulement ?

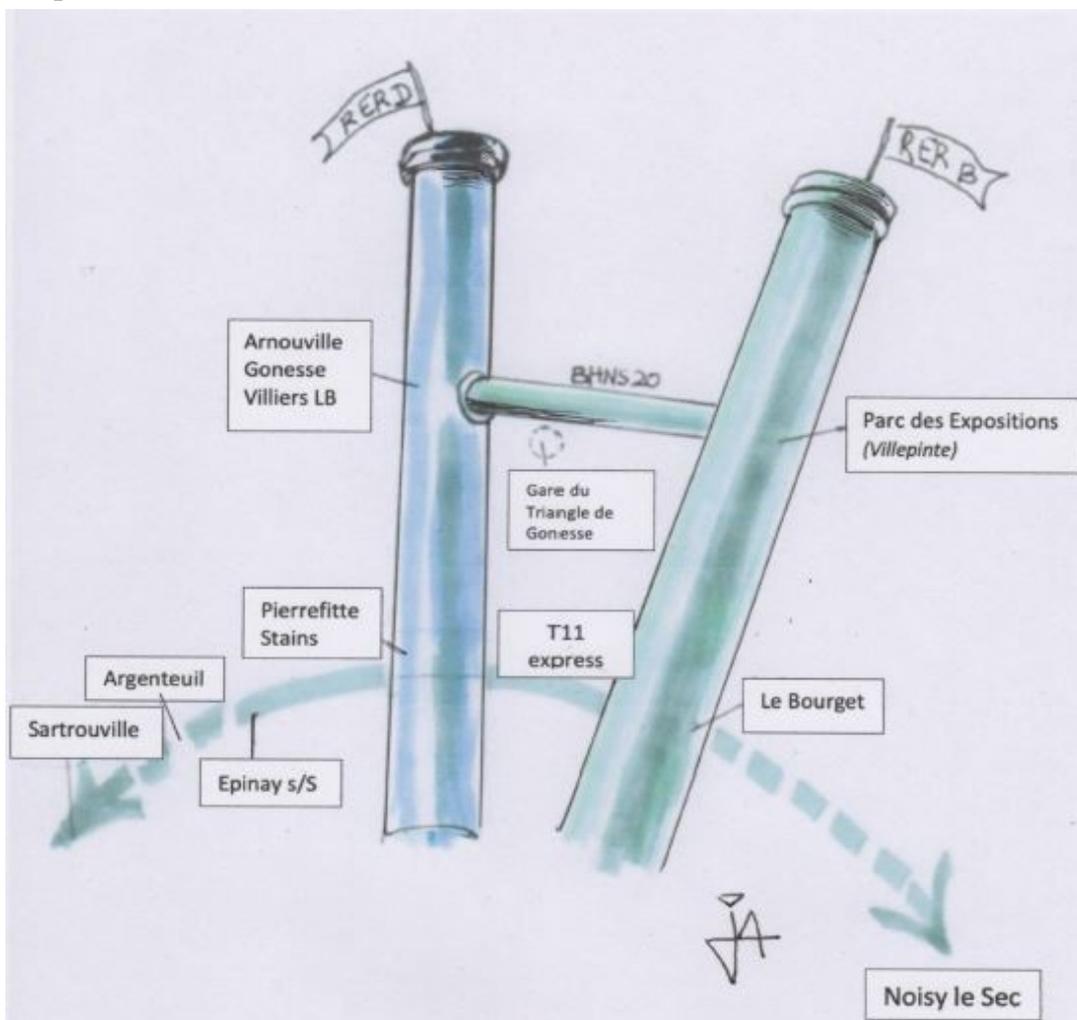
Problème :

Deux grands tuyaux en « V » traversent le « Bassin du Grand Roissy » :

La canalisation de gauche est le RER D : venant de l'Oise, elle traverse le Val d'Oise de Survilliers à Sarcelles, puis St Denis, gare du Nord, Châtelet et Île-de-France Sud.

La canalisation de droite est le RER B : depuis une fourche à Sevran (l'une venant de Roissy, l'autre de Mitry-Mory), elle traverse la Seine-Saint-Denis jusqu'à la plaine Saint-Denis, puis la gare du Nord, Châtelet et Île-de-France Sud.

Ces deux tuyaux sont archi-bouchés (D : 600 000 flux / jour ; B : 980 000 flux/jour), et d'une longueur pas possible (D : 197 km ; B : 80 km), entraînant de nombreux engorgements et pannes : incidents de circulation, accidents, travaux... aggravés par la vétusté du réseau et du matériel et l'inexorable croissance des flux. Mais voilà que nos élus du 95 jouent les apprentis plombiers : ils prétendent fluidifier la circulation de ces deux grandes canalisations de transit, par la pose d'un tronçon est-ouest de grande capacité à hauteur de Gonesse.



Ils obtiennent l'ouverture des vannes budgétaires et la pose d'un premier raccordement en novembre 2016, assurant la jonction entre la station Arnouville / Gonesse / Villiers-le-Bel (RER D) et la station Parc des Expositions (RER B), utilisant un tuyau en matériel léger, référence BHNS¹ n°20.

Mais nos apprentis plombiers mettent la pression et réclament une jonction de bien plus grande capacité en matériel lourd, référence GPE n° 17 N, avec une station localisée sur le Triangle de Gonesse, en plein champ, dans une zone très habitée par des populations qui ne prennent pas le métro (vers de terre, lapins de garenne, oëdicnèmes criards, orchidées pyramidalis, etc...), mais interdite à l'habitat humain.

Diagnostic-expert du professeur Isocèle : **Relier les deux canalisations D et B à hauteur de Gonesse :** **une fausse bonne idée**

L'installation actuelle de type « Gaston Lagaffe » démontre **l'inutilité d'une tuyauterie supplémentaire** à cette hauteur.

Les canalisations B et D sont traversantes nord-sud et non est-ouest.

Le tronçon actuel BHNS n°20 est détourné par les usagers de son usage initial aux deux bouts en **flux de desserte** : à l'ouest pour de l'arrosage dans le centre-ville de Gonesse ; à l'est pour de l'arrosage entre la zone commerciale de Paris-Nord 2 (Ikéa, Usine Center) et le Parc des Expositions.

Mais au centre, dans la traversée du Triangle de Gonesse, pas de débit : 6-8 personnes flottent dans un véhicule de 80 places.

Aucune justification d'un équipement lourd : jusqu'à 200 000 flux/jour, une canalisation de moyenne capacité, de catégorie tramway comme celui de Paris (Boulevard des Maréchaux) suffit. Le compteur du tronçon BHNS n°20 indique 5000 flux/jour soit 2,5 % de la demande nécessaire pour renforcer la tuyauterie. Même en augmentant les débits (urbanisation du Triangle, 15 000 flux/jour prétendus, sans aucune garantie), une canalisation de grande capacité à hauteur de Gonesse ne se justifie toujours pas.

Malgré ces comptages qui ne plaident pas en faveur de travaux supplémentaires, nos apprentis-plombiers s'entêtent et réclament d'être raccordés au nouveau réseau de transit de grande capacité, référence GPE 17 N. Deux problèmes : il dessert la zone de Roissy, ayant subi un assèchement hydrologique qui a fortement réduit son débit ; de plus il réclame la modique somme de 3 milliards €. **Jamais les organismes de transports n'accepteraient d'assurer l'exploitation d'un réseau surdimensionné, coûteux et de faible débit ! Le réseau risquerait d'être installé et jamais mis en service !**

1 BHNS = bus « à haut niveau de service ».

Le super tuyau du professeur Isocèle : Mettre en service une canalisation au sud, référence T11 express

Plus au sud, là où habitent un très grand nombre d'usagers (zone urbaine dense), remettre en service une canalisation existante en rocade mais sous-utilisée, celle du tram-train « T11 express » (ex-« tangentielle nord »), dont un seul tronçon fonctionne (Epinay-sur-Seine/Le Bourget).

Ceci améliorerait fortement la circulation des flux interdépartementaux : de Sartrouville (78) à Noisy-le-Sec (93), le réseau d'une longueur tout à fait gérable (28 km) peut desservir 620 000 habitants, 27 quartiers sensibles et se connecter avec tous les RER (A, B, C, D, E, H et le tramway T8 Villetaneuse / St Denis Porte de Paris). Sa capacité est de 150 000 flux/jour, son coût de 800 millions €, à comparer aux 3 milliards cités plus haut. Il traverse le Val d'Oise à Argenteuil, avec **deux stations très bien situées** (au cœur du quartier sensible Val d'Argent et en plein centre-ville) **permettant de desservir 110 000 Val d'Oisiens**.



tram-train T11 express

**Les voilà, les gares du Grand Paris utiles pour le Val d'Oise...
et deux pour le prix d'une !**