

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)

CAHIER D'ACTEUR
N°15 Juillet 2015



CAHIER D'ACTEUR

Positionnement CGT cheminots Nord-Pas de Calais

Il s'agit d'un débat Public sur ce projet qui se veut vecteur de mobilité et de désengorgement de l'autoroute A1, toutefois les perspectives de report des utilisateurs de cet axe routier vers le rail n'excèdent pas 4000 A/R par jour. Le reste des flux étant soit du passage, soit de la logistique.

Ce projet concernerait l'axe Lille/Douai, Lille/Tourcoing, l'amélioration des dessertes vers Hénin-Beaumont, Lens, Douai, voire Arras ou Armentières et se déclinerait en trois versions.

Le premier dénommé « au fil de l'eau » qui ne change rien où très peu à la situation actuelle n'est pas envisageable.

Le second « modernisation de l'existant » consistant à moderniser le réseau afin d'en augmenter l'efficacité en mettant en place un cadencement, l'intérêt porte également sur l'utilisation de la ligne pour y transporter du Fret.

La circulation de trains voyageurs et de trains Fret permettrait en outre de diminuer les frais liées à l'entretien de la ligne suite aux règles actuelles d'utilisation des sillons.

Le gros de l'investissement porterait sur la création d'une gare souterraine à Lille Flandres, et de suppressions de Passages à Niveaux (PN) (28) pour un montant de 1,140 milliard d'euros.

Les Réunions Publiques organisées dans les communes concernées ne proposent plus qu'un seul projet, le REGL (Réseau Express Grand Lille) pour un coût de 2,4 milliards d'euros.

Le choix de la Fédération CGT des Cheminots se porte, lui, sur la modernisation et l'optimisation des infrastructures existantes ainsi que sur la création d'une gare souterraine à Lille-Flandres. Ce projet étant moins onéreux que le REGL, la création de la gare souterraine de Lille-Flandres limiterait les ruptures de charges dans cette gare.

Une CGT qui a toujours été force de propositions

Que ce soit pour la création d'une nouvelle gare à Lille ou bien pour une réelle réponse aux attentes des usagers du Service Public ferroviaire au travers des dernières conventions pour le TER, la CGT Cheminots s'est toujours fortement investie. Malheureusement, ses propositions sont souvent ignorées ou dévoyées.



Le Secteur Fédéral des Cheminots CGT du Nord-Pas de Calais est la 1^{ère} Organisation Syndicale sur l'actuelle région SNCF de Lille, avec 37,6%, loin devant les autres OS, d'où une majorité au Comité d'Etablissement SNCF.

Ce qui lui confère une responsabilité particulière auprès des Cheminots et leurs directions SNCF, des Autorités Organisatrices comme le Conseil Régional et des usagers en particulier.

Fort de nos 2500 adhérents, nos actions ne se limitent pas à l'exercice du droit de grève trop souvent galvaudé mais nous restons à l'initiative pour produire des colloques sur l'avenir du ferroviaire, Fret et Voyageurs en région pour initier des pistes de réflexions offrant une alternative au tout routier.

C'est donc, de par cette position incontournable, que nous prenons naturellement part à ce débat

SENS Dominique.

Ce projet REGL pose plus de questions qu'il n'apporte de réelles solutions !

Analyse de l'offre ferroviaire Nord-Pas de Calais.

Déjà, en 2010, le Comité d'Établissement Régional des Cheminots initiait un colloque qui lançait des pistes pour une alternative à la route.

Le CER des Cheminots du Nord-Pas de Calais, à l'occasion d'un colloque organisé au Conseil Régional le 13 février 2014 faisait le constat d'une offre dégradée du fait des politiques désastreuses menées en réponses aux injonctions européennes de séparation entre exploitant(s) ferroviaire et gestionnaire des infrastructures ayant conduit à la création de Réseau Ferré de France en 1997 sous directive européenne 91440.

Le cloisonnement entre les différentes activités SNCF conduira parallèlement à une moindre qualité de service et une régularité en baisse.

Notre réseau régional souffre des répercussions d'une organisation défaillante se recentrant sur les lignes les plus fréquentées et délaissant le réseau secondaire, comme St Pol-Etaples ou Douai-Cambrai qui demeurent des lignes répondant à un réel besoin.



Encore faudrait-il que ces politiques de désengagements et de retrait de l'offre ne se traduisent pas par des fermetures trop longues, comme sur Ascq-Orchies, hypothéquant le retour des usagers du TER une fois les travaux de régénérations de la voie effectués.

La Région fût l'une des premières à subventionner le transport ferré régional en 1978, mais c'est en 1997 qu'elle se lance dans

l'expérimentation du TER avec 6 autres régions.

Il faut se souvenir qu'au début des années 90, le transport ferré régional est en désuétude, la SNCF est dans le TOUT TGV. De nombreux rapports font état du délabrement du service et de l'infrastructure. Il faut attendre 1995 et l'action des cheminots pour sauver les 7000 Kms de lignes et poser la seule question évidente, quel service public ferroviaire voulons-nous ?

Ce projet ne répond pas en lui-même à cette question même si certains de ses promoteurs reconnaissent que son exploitation ne pourrait se faire que sous convention TER.

L'échéance des prochaines élections régionales modifiées par la réforme territoriale fusionnant le Nord-Pas de Calais avec la Picardie pèsera sur les deux conventions régionales du TER comme sur l'évolution de ce projet.

En effet, les différences entre les deux conventions TER sont importantes, notamment au travers du volet maintien de l'emploi en gare et dans les trains ou la durée des dites conventions.

Au tel point qu'une « revoyure » est programmée pour le Nord-Pas de Calais fin 2018, à l'achèvement de l'actuelle convention Picarde avec la Région, ainsi que sur l'inscription dans le SCoT des conditions d'accueil du projet.

Nous ne pouvons imaginer que ce projet ne subirait pas alors l'influence des élus Picard et les tentatives d'harmonisations ou de nivellements budgétaires de la nouvelle gouvernance régionale élue.

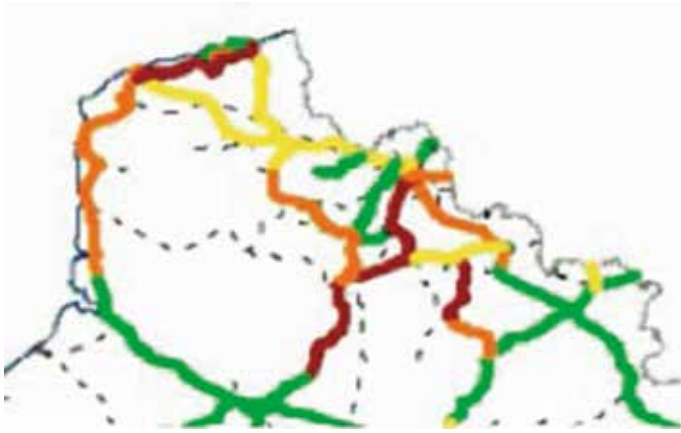
Ainsi, la suppression des contrôleurs (ASCT) ou la substitution par des bus ne doivent pas faire leur apparition en Nord-Pas de Calais parce qu'elles existent en Picardie.

De même, la fin annoncée de dessertes de Trains d'Équilibre du Territoire sur Boulogne/Amiens/Paris, Maubeuge ou Cambrai/St Quentin/Paris et Aulnoye/Metz, qui verraient leurs substitutions par des TER, viendraient modifier l'offre actuelle.

La décision de transférer des compétences transport des départements aux régions confirment nos craintes quant aux évolutions des prérogatives des futures grandes régions dont les moyens financiers n'évolueraient pas à hauteur nécessaires par le biais de dotations de l'Etat revues à la baisse.

De plus, la réforme ferroviaire institue une règle d'or pesant sur les investissements nécessaires en régénération de voies et visant à rendre « rentables » ces travaux.

Ces investissements nécessaires, parfois urgents, pour le maintien des Infrastructures, la sécurité des trains et le confort des usagers.



Une partie du réseau le plus fréquenté présente déjà des défauts au niveau de la voie. Sur cette carte l'indice de criticité va en augmentant du vert au rouge (NB de VI pour 100Kms)

L'illustration de l'articulation de la loi Macron avec la réforme du 4 août 2014 démontre que les modalités de la « règle d'or » de la loi du 4 août 2014 seront déterminées dans l'Article 51 de la loi Macron.

De plus, d'après le projet de loi Macron, ces ratios seront basés sur une logique rapprochant performance opérationnelle (MOP) et dette nette du GI, d'où plusieurs conséquences :

- L'extension du réseau, les opérations d'investissements de long terme, dépendront d'indicateurs de rentabilité opérationnelle de court terme.
- Quelle pertinence a cette approche, autre que celle de limiter l'endettement du Gestionnaire de l'Infrastructure ?

Le fait d'assoir la décision de développer le réseau sur la performance opérationnelle du GI envoie un message clair : si le ferroviaire veut se développer, il faut d'abord qu'il soit plus rentable.

La décision d'investir pour l'extension peut prendre du temps entre le moment où l'idée est émise et la décision est prise. Que se passera-t-il si les ratios du GI se sont dégradés entre temps ?

La loi du 4 août 2014 et la loi Macron ne prennent pas en compte le retour sur investissement (en €, en effets positifs sur les territoires, etc.) d'une opération d'extension mais se limitent à une approche reposant sur un équilibre coût/recette de court terme.

Dans ce contexte, quelles perspectives de développement pour le mode de transport ferroviaire ?

Cela va conduire à l'abandon des lignes secondaires, classées UIC 7 à 9 et du réseau capillaire Fret.

Comment se comportera le Conseil Régional pour conserver ces lignes sur lesquelles circulent aujourd'hui des TER et qui correspondent à de réels besoins ?

Si la volonté du Conseil Régional est de répondre le plus finement possible aux intérêts des usagers du Service Public et des entreprises, la modernisation du réseau actuel reste le meilleur compromis en termes d'amélioration de la fréquence et de l'intégration du Fret dans la réflexion globale, Fret qui est le grand oublié de ce projet.

Projet qui semble faire la part belle aux déplacements des salariés vers les lieux de production au détriment des autres aspects comme les loisirs où la culture, pourtant nécessaires à l'épanouissement de l'individu.

La création d'une gare souterraine à Lille-Flandres limitant les pertes de charge et la régénération de la ligne permet d'absorber le report des usagers de l'A1 vers le rail, il permet également de faciliter le transport de marchandises vers les lieux de production, le tout pour un coût moindre pour la collectivité tout en améliorant les dessertes ainsi que les différents temps de parcours.

La création de cette nouvelle Infrastructure ne peut conduire à une rétraction du réseau existant ou de l'offre ferroviaire régionale.

Vient alors la question des enjeux de déplacements, surtout vers la (les) métropole(s), qui interrogent aussi sur l'aménagement durable du territoire et de son développement économique.

Alors, le scénario du développement de l'existant reste pertinent si la suppression des obstacles physiques s'appréhende au regard du coût estimé du REGL. Suppression des séries de Passages à Niveaux (PN), créations d'Installations Permanentes de Contre-Sens (IPCS), allongements de quais, troisième voie sur certaines portions de lignes, créations de voies d'échangeurs de voies supérieures (saute-moutons d'Ostricourt) pour éviter le problème des « nœuds plats » typiques des Infrastructures ferroviaires.

Ces investissements sont reconnus comme nécessaires à la fluidité donc à l'amélioration des temps de parcours tout en maintenant la mixité des trafics TER, TET, Fret.

Même s'il n'entraîne pas dans les prérogatives du Conseil Régional d'investir dans les Infrastructures ferroviaire, il y

a longtemps que cela est fait notamment au travers des Contrats de Plans Etat/Région (CPER).

Mais nous manquons aujourd'hui d'éléments de comparaisons financières, entre les deux possibilités.

De plus, ce projet ne peut être abordé, dans ce débat public, en éludant son type d'exploitation finale (TER, Délégation de Service Public, etc...) et sa gestion d'Infrastructure future (EPIC Réseau, appel d'offre, DSP, etc...) tant ces deux points contribueront grandement à la qualité de l'exploitation de cette nouvelle offre.

Enfin, à l'échelle du temps, pour ce type de projet dimensionnant pour tout le territoire, comment ne pas évoquer les incertitudes pesant sur l'impact de la réforme territoriale et le probable changement de gouvernance ou bien encore l'évolution prévisible des mœurs et des pratiques de déplacements individuels et collectifs par rapport à ce qui crée aujourd'hui le besoin d'une nouvelle offre de transport collectif et les évolutions législatives à venir suite à la COP 21.