

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



L'Union départementale des syndicats CGT du Nord est la première organisation syndicale interprofessionnelle. Ce sont plus de 760 bases, également organisées autour de 17 Unions locales de syndicats CGT, qui maillent l'ensemble du territoire.

Pour la CGT, l'activité syndicale ne s'arrête pas à la porte de l'entreprise ou du service.

Qu'ils soient actifs, retraités ou privés d'emploi, les salariés et leurs familles ont des aspirations et des besoins à exprimer sur leurs lieux de travail, mais aussi sur leurs lieux de vie.

Le projet de REGL, avec une dimension environnementale, est de nature à bouleverser la vie et l'organisation économique et sociale de la « Région ».

Notre conception de l'activité syndicale nous amène donc naturellement à nous exprimer sur ce projet.

Le Secrétaire général,  
Vincent DELBAR

## CAHIER D'ACTEUR

### Un projet qui suscite plus d'interrogations que de réponses

Notre grille de lecture et de réflexion est celle de la réponse aux besoins des salariés, des populations et des territoires, dans le cadre incontournable du développement humain durable. Ce dernier reposant sur les trois piliers que sont :

- le social,
- l'économique,
- l'environnemental.

Notre propos n'est pas de porter un jugement a priori sur les intentions de l'exécutif du Conseil Régional Nord-Pas de Calais, maître d'œuvre du projet REGL.

Pour autant, nombre d'interrogations apparaissent à l'examen du dossier soumis au débat public.

Ces interrogations portent sur deux aspects :

- le contexte général dans lequel survient le REGL,
- la présentation du projet, et ses objectifs affichés.

Des interrogations fortes et en regard des réponses insuffisantes, qui demandent à repenser et redéfinir le projet.

### Le contexte général dans lequel survient le projet REGL

**La CGT s'inquiète de l'apparition du projet de REGL dans le contexte de la réforme territoriale en cours, qui privilégie le couple Métropole/Région au détriment des autres territoires.**

Le Conseil d'analyse économique, créé auprès du Premier ministre, affirme dans sa note n°20 (février 2015) : « Une politique territoriale visant à maximiser la dynamique de croissance d'un pays doit faciliter la concentration des activités dans les métropoles en investissant dans la lutte contre les effets de congestion. ... La concentration spatiale des activités bénéficie indirectement aux territoires défavorisés en solvabilisant le système de transferts sociaux. ».

La « Métropole Européenne de Lille » (la MEL) concentre déjà 70% du PIB régional.

- Est-ce que le projet de REGL de la Région Nord-Pas de Calais s'inscrit dans cette stratégie ?
- Ou est-ce que la Région a pour ambition de contribuer au développement humain durable de tous ses territoires ?

La CGT craint que ce projet consacre l'abandon définitif de territoires et de leurs habitants. Elle affirme que toutes les politiques publiques doivent être au service de tous les territoires et de l'emploi partout!

Les salariés doivent pouvoir avoir le choix de travailler près de leurs lieux de vie.

**Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, nous serons dans une nouvelle configuration régionale** imposée en dehors de toute consultation démocratique : **la Région « Nord/Pas-de-Calais/Picardie »**. Ses problématiques ne seront pas l'addition de celles des deux régions actuelles. Par exemple, les deux conventions TER présentent des différences importantes (maintien ou pas d'agents dans les gares et les trains, durées et termes des conventions décalés). Le projet doit nécessairement être revu en cohérence avec cette nouvelle donne.

Le projet prévoit aussi une liaison vers Courtrai. Mais il ne prend pas en compte Tournai qui connaît un déplacement quotidien de l'ordre de 36.000 personnes avec Lille, soit le double d'avec Courtrai.

**Ces quelques éléments de contexte, et les questions qu'ils suscitent, nous conduisent à affirmer que le dossier du maître d'œuvre (actuel et futur) demande à être révisé et approfondi.**

## La présentation du projet interroge

**Le Conseil régional présente un projet constitué d'un tronçon commun et de trois alternatives.**

**La première**, dénommée « Maintien du service actuel », ne change rien ou très peu à la situation actuelle et n'est pas envisageable.

**La seconde** alternative proposée, « Renforcement du service TER sur le réseau existant aménagé », est caractérisée par la modernisation du réseau existant (suppressions de passages à niveau, optimisation du cadencement, création d'une gare souterraine à Lille-Flandres). Elle présente l'avantage d'améliorer tout aussi sensiblement le transport ferroviaire du fret, condition incontournable pour atteindre les objectifs prioritaires et partagés :

- de désengorgement du trafic routier.
- de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le maître d'œuvre estime le montant total de l'investissement à 1,14 milliards d'euros.

La troisième solution proposée, le « Réseau Express Grand Lille », présente des temps de trajet sensiblement réduits pour les usagers, et des liaisons plus fréquentes, mais à un coût annoncé à 2,11 milliards.

C'est la troisième solution qui est réellement présentée et portée dans les débats publics par le maître d'œuvre.

Pourtant la seconde option présente tout autant une alternative au « tout automobile », et plus encore au « tout poids-lourd routier ». En impact environnemental, elle est quasi neutre contrairement à la solution consistant à créer un nouveau sillon ferré et des grosses infrastructures.

Enfin, son coût estimé semble :

- le plus réaliste parce qu'il s'appuie sur des infrastructures existantes.

- le plus supportable par la puissance publique, 1,14 milliards contre 2,11 milliards d'euros ; pour des résultats à bien des égards soutenables vis-à-vis de ceux envisagés pour la troisième alternative.

**Ces réflexions nous amènent à nous interroger sur l'économie générale du projet, et sur le parti pris du maître d'œuvre dans la présentation et l'orientation des débats publics.**

## Ce que propose la CGT en matière de droits aux transports

**Le déplacement de personnes et de marchandises est un droit fondamental qui confère aux transports un caractère d'intérêt général.**

L'absence de tarification minimum obligatoire du transport de fret provoque dumping fiscal, social et tarifaire. Elle fait du transport une variable d'ajustement des coûts de production industrielle et facilite les délocalisations.

La mobilité des populations et l'accroissement des échanges marquent la période et cette tendance devrait se poursuivre au cours des prochaines décennies.

Il faut mettre en cohérence les besoins de déplacement des personnes et d'acheminement des marchandises avec une organisation du système du transport compatible avec un développement humain durable. Ce qui implique une maîtrise publique comme outil de régulation.

Une politique nationale des transports doit assurer un aménagement du territoire et un développement économique équilibrés et répondre aux besoins de tous ordres. Elle doit être pensée en cohérence avec la politique industrielle, l'emploi, le cadre de vie et l'urbanisme.

**Cela suppose :**

- un développement des transports collectifs sur tout le territoire en déterminant au cas par cas le mode le plus pertinent, notamment en ce qui concerne les critères de développement durable ;
- une amélioration de la qualité des services ;
- le droit à l'accessibilité pour tous types de situation de handicap fonctionnel, facteur d'amélioration de la qualité de vie de toute la population ;
- une politique tarifaire qui rende l'ensemble des transports accessible à toutes et à tous ;
- un renforcement de la présence de représentants des usagers à tous les niveaux où les politiques s'élaborent ;
- la prise en charge intégrale par l'employeur pour tous les salariés du coût du transport domicile/travail, en favorisant les transports collectifs et/ou par la mise à disposition de transports collectifs organisés et financés par l'employeur ;
- la création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics ;
- de donner au fret ferroviaire, fluvial et maritime un caractère de service public avec des missions concrètes ;
- la maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes sur le territoire national.