



UNION NATIONALE DES
SYNDICATS AUTONOMES

UNION REGIONALE NORD-PAS DE CALAIS
UNSA

21 Rue Elisée RECLUS – 59650 VILLENEUVE D'ASCQ
Tél : 03.20.61.03.25 Fax : 03.20.61.14.83
Courriel: ur-nordpasdecalsais@unsa.org

Pierre GREVET
Membre de la CRADT
Secrétaire Régional de l'UNSA

A
Madame MARQUAILLE Jeanine
Vice Présidente du Conseil Régional
Nord-Pas de Calais
Hôtel de Région
Centre Rihour
59555 LILLE Cedex

Villeneuve d'Ascq, le 12 septembre 2006

N.Réf : PG/DR/06.56

Madame la Vice Présidente,

Vous m'avez sollicité afin de recueillir mon avis sur le projet de Schéma Régional des Transports.

Suite aux débats qui se sont tenus au CESR, à propos de ce schéma, vous trouverez ci-jointe la position de mon organisation sur ce sujet important pour l'avenir du Nord Pas de Calais.

J'espère ainsi avoir répondu à votre attente.

Je vous prie d'agréer, Madame la Vice Présidente, l'expression de mes sentiments les plus distingués. *et les plus cordiaux.*

Pierre GREVET

libres ensemble



UNION NATIONALE DES
SYNDICATS AUTONOMES

UNION REGIONALE NORD-PAS DE CALAIS

UNSA

21 Rue Elisée RECLUS – 59650 VILLENEUVE D'ASCQ

Tél : 03.20.61.03.25 Fax : 03.20.61.14.83

Courriel: ur-nordpasdecalsais@unsa.org

Schéma Régional des Transports

L'UNSA partage l'analyse du contexte général repris dans le projet de schéma régional des transports.

Le mouvement de globalisation qui organise les échanges économiques à l'échelle mondiale, et qui provoque une mise en concurrence des territoires en concentrant les dynamiques de développement sur les grandes métropoles porteuses d'excellence dans les domaines productifs et d'affaires, ainsi que l'émergence d'une société de la connaissance et des échanges, sans ignorer la nouvelle donne européenne par l'élargissement de l'union représentent en effet les facteurs significatifs de cette mutation mondiale.

Les pratiques actuelles du commerce qui privilégient, le juste à temps, le zéro stock, ainsi que les questions environnementales et les incertitudes de plus en plus inquiétantes relatives aux ressources énergétiques sont aussi des éléments incontournables à prendre en compte pour définir le cadre stratégique du schéma régional des transports.

Les trois piliers que sont :

- ❖ L'environnement,
- ❖ L'équité sociale,
- ❖ L'efficacité économique,

doivent dicter la stratégie globale de ce schéma des transports.

En terme de stratégie, nous optons pour la création d'un HUB international dans la métropole lilloise s'appuyant sur une deuxième gare TGV sur le site de Lesquin. Parallèlement il est indispensable de créer une zone d'affaires autour de Lesquin, permettant de ne pas concentrer l'activité économique sur LILLE dont les limites en terme de superficie et de saturation du réseau routier sont déjà atteintes.

Une deuxième gare TGV est une nécessité absolue, si nous ne voulons pas que s'accroisse le déplacement vers l'Est de l'Europe (Bruxelles, Amsterdam, Cologne...) des centres décisionnels et d'affaires. Faute d'une telle stratégie nous ne pourrions bénéficier de l'ouverture à 360 degrés que nous confère la position géographique de notre région.

De plus, n'oublions pas que nous allons bénéficier en 2007 de l'ouverture du TGV EST mettant dans un premier temps Lille à 3 H 20 de Strasbourg et de l'amélioration des temps de parcours vers le SUD-OUEST.

Tous ces éléments militent en faveur d'une deuxième gare TGV à Lesquin.

Cette stratégie de HUB international ne doit pas s'inscrire dans une démarche Communauté Urbaine / Ville de Lille, mais dans une démarche régionale.

Libres ensembles

Elle est en capacité de dynamiser l'ensemble des pôles économiques de la région Nord- Pas de Calais dès lors que les dessertes au départ et à destination de ce HUB seraient en adéquation avec les pôles économiques de la région.

La création de ce HUB doit donc nécessairement s'accompagner d'un développement harmonieux en terme d'emplois et d'aménagement du territoire sans nuire pour autant à l'activité d'EURALILLE.

Elle renforcerait en outre l'attractivité de l'aéroport de Lesquin tant du point de vue de la mobilité humaine que de celui du trafic fret.

Cela présuppose que l'on construise une offre ferroviaire en capacité de relier les grandes villes de la région, en moins d'une heure, d'où la nécessité de définir un réseau régional TER TGV et TER GV en prenant pour appui et élément structurant ce HUB métropolitain.

Dans ce cadre se pose aussi la création d'une deuxième gare TER sur le site de Lille St sauveur qui est indispensable à la cohésion globale du projet. Une telle gare permettrait de répondre au doublement du trafic attendu dans les 15 prochaines années.

En effet :

- Sa proximité avec le métro, et les connexions ferroviaires principales déjà existantes,
- La possibilité de créer des relations avec l'émergence des pôles d'échange, en particulier le bassin minier et l'armentierois pour désengorger l'A1 et l'A25, sans oublier le Bassin de la Sambre,
- La possibilité de liaisons Tram train, y compris dans une logique transfrontalière,
- Et enfin la mise en place d'une liaison directe entre Euralille2 et le HUB de Lesquin,

sont des atouts déterminants.

L'émergence de pôles d'échange doit s'inscrire dans les priorités régionales.

Dans ce cadre, le syndicat mixte intermodal régional est à mettre en place dans les plus brefs délais.

Ces premières propositions respectent bien le triptyque stratégique de départ.

Dans le cadre d'une stratégie de développement de l'inter modalité, l'UNSA souhaite également , l'aménagement d'infrastructures routières.

Nous préconisons l'aménagement des RN2 et RN49, RN39 et RN42.

Face à la saturation déjà existante de Lille, notre orientation porte principalement vers un contournement de Lille par l'Est et l'Ouest.

L'A24 est une solution, de nature à régler à court terme les problèmes de saturation de la métropole. Mais l'expérience nous montre qu'elle risque de provoquer à moyen terme une augmentation exponentielle du trafic et de fait de ne plus répondre à sa destination première de désaturer le réseau routier régional et métropolitain.

Nous avons donc à mesurer l'impact de la création ou non d'une liaison autoroutière sur l'activité économique future, en particulier dans le domaine de la logistique, en respectant les concepts liés au développement durable, avant de prendre position.

Une priorité porte vers notre façade maritime.

Nous devons donc mettre en place les infrastructures nécessaires à son expansion :

- Correction des goulots d'étranglement du domaine ferroviaire,
- Electrification de la ligne Boulogne- Rang du Fliers,
- Doublement et électrification de Boulogne-Calais-Dunkerque.

Ces travaux s'inscrivent dans l'émergence de la magistrale ECO-FRET.

L'opérateur de Transport « la SNCF » doit pouvoir participer plus activement à la revitalisation de nos ports, en particulier celui de Dunkerque. Les investissements financiers du Conseil Régional pour le ferroviaire, tels ceux de Dunkerque, laissent supposer un trafic ferroviaire plus important que celui réalisé actuellement.

Nous terminerons par la problématique du canal Seine Nord- Europe.

Si tout le monde s'accorde pour dire que ce projet constitue une priorité pour notre région, ce dossier en raison essentiellement de son financement est porteur de difficultés politiques. Le financement est loin d'être bouclé et sa part européenne est aléatoire et sous dimensionnée. La part que doit donc consacrer l'Etat français est importante, alors que cette infrastructure bénéficie dans un premier temps à l'essor des ports belges et néerlandais.

Nous devons donc impérativement créer les conditions nécessaires au développement de nos ports, en particulier Dunkerque, et de nos zones logistiques. Faute de quoi cet investissement serait improductif pour notre région, sauf à servir de base arrière pour des opérations logistiques maîtrisées par des capitaux étrangers et les opérateurs des ports belges et néerlandais.

En ce qui concerne la logistique, nous souhaitons que le concept d'intermodalité soit mis en œuvre lors de la création de plateformes, et ne se transforme en « Unimodalité du transport routier ».

Voici donc pour l'UNSA nos positions et nos priorités.

Il reste que nous relevons la complexité de ce dossier dans le domaine de la gouvernance d'un tel schéma transport, en raison de la multiplicité des partenaires et des domaines de compétence .

Quant à la question des financements que nous n'avons pas abordée, elle se situe au cœur du débat et mérite sans aucun doute, que nous nous penchions plus directement sur la question lors de la poursuite de nos réflexions car, tous les modes de transport ne pourront être développés simultanément. Des priorités seront à établir, mais lesquelles ? Pour quel type de développement ?