

Bonjour,

Vous trouverez ci-dessous les réponses que nous pouvons fournir à votre sollicitation.

Je vous prie, à titre personnel et au nom de l'équipe, de bien vouloir accepter nos excuses pour le retard pris à vous répondre.

Je vous en souhaite bonne réception et reste à votre disposition,
Très cordialement,
Priscilla Cassez

Secrétaire générale de la campagne électorale de la liste d'union de la gauche et des écologistes -
Régionales 2021 - AFE K.Delli

--

FNAUT

Réponses Karima Delli

1/ Une concertation partenariale avec les associations d'usagers et PMR

Il est nécessaire que les associations d'usagers, y compris celles liées au handicap, soient associées bien en amont des changements d'horaires ou de politique des transports, comme le font d'autres Régions où une réelle concertation et des échanges constructifs ont lieu plus d'un an à l'avance (Normandie Grand Est.). Notre connaissance du terrain permettrait des améliorations en termes d'horaires ou de correspondances.

Quelle sera votre ambition par rapport aux relations avec les associations d'usagers des Transports ? Et à la mise en place des instances de concertation prévues par la Loi ?

Il faut un changement de méthode dans notre région des Hauts-de-France. Actuellement, les politiques descendantes mettent trop souvent usagers et professionnels du rail devant le fait accompli. Ce n'est pas acceptable. Nous proposons ainsi de remettre en place les comités de ligne pour que les usagers puissent exprimer leurs avis et propositions afin d'améliorer le confort quotidien et la sécurité de leur trajet. Les usagers et les associations seront donc associées aussi bien pour la gestion quotidienne à travers les comités de lignes ou pour l'élaboration d'une prochaine convention. À cet effet, nous nous appuyerons sur ce que la Région Nord-Pas-de-Calais a pu réaliser jusque 2015.

2/ Qualité de service TER

Les usagers naviguent, sur l'ensemble du réseau régional et notamment sur le « Y picard » entre Paris, et Amiens ou St Quentin, entre trains annulés, pannes matérielles, grèves locales, soucis météo, etc. avec des taux de défaillances qui vont bien au-delà des aléas qu'on pourrait considérer comme inévitables. Que préconisez-vous pour y remédier ? En outre, êtes-vous pour ou contre la suppression des contrôleurs à bord des trains (ou de certains trains) ?

La hausse des retards sur certains secteurs et en particulier en Picardie est souvent liée à des problèmes mécaniques. Afin d'améliorer la qualité de service, il s'agit de stopper l'externalisation des ateliers et de l'entretien du matériel roulant. La ré internalisation par la SNCF va par ailleurs permettre le retour de 500 emplois.

Aussi, nous nous positionnons pour le maintien de la présence des contrôleurs à bord de chaque train.

3/ Dessertes ferroviaires TER

Le réseau a déjà été régulièrement et considérablement amputé depuis des décennies, alors que les besoins de mobilité n'ont fait que croître. Prévoyez-vous des fermetures de lignes ferroviaires ou des suppressions de gares ? Ou au contraire des réouvertures de lignes ? De nombreuses lignes sont encore menacées arbitrairement de fermeture par SNCF Réseau, comment comptez-vous (faire) réaliser les travaux de maintenance nécessaires ? Que préconisez-vous pour le cas concret de Abbeville Le Tréport, fermée autoritairement depuis Mai 2018 ?

Nous nous positionnons contre toute fermeture de ligne potentielle, et souhaitons au contraire acter la

réouverture et le maintien des lignes Abbeville/le Tréport, Ascq/ Orchies et Lille/ Comines. Nous voulons également réaliser une véritable concertation avec les usagers et associations d'usagers sur les lignes menacées de fermetures ou récemment fermées. Le déploiement des lignes favorisant l'unité infrarégionale et les interconnexions frontalières sera privilégié.

4/ Cadencement

Dans tous les pays d'Europe, le cadencement, qui offrirait des trains réguliers et fréquents du matin jusque tard le soir sans creux en milieu de journée, et garantirait des correspondances convenables et un bon équilibre entre Proxi, Krono, Citi, a fait ses preuves pour augmenter le trafic grâce à une offre attractive y compris sur les lignes secondaires. Or de nombreuses lignes ont une desserte insuffisante ou inadaptée (y compris celles remises à neuf comme Beauvais le Tréport dont les correspondances sont dissuasives et les dessertes moins bonnes qu'en... 1983 !), et les dessertes du week-end et des petites gares ont été très réduites lors du Service Annuel 2020. Quelles mesures comptez-vous prendre pour mettre dans ce domaine notre Région au niveau de la Belgique ou de l'Allemagne ?

En concertation avec les associations d'usagers, les comités de ligne et les syndicats, il est en effet nécessaire de modifier les cadencements actuels afin de garantir des correspondances efficaces et convenables pour les usagers. Les petites gares ne doivent d'ailleurs pas être les laissés-pour-compte et être victimes en permanence de dessertes insuffisantes.

5/ Ouverture à plusieurs opérateurs des lignes TER régionales

La Région a commencé un processus d'appel d'offres entre plusieurs opérateurs sur certaines lignes TER, ce qui devrait permettre une amélioration des services et une meilleure prise en compte des besoins des usagers si on se réfère aux cas similaires en place en Allemagne depuis 25 ans. Que pensez-vous de cette mesure et souhaiteriez-vous l'étendre pour d'autres lignes de la Région ?

Nous nous opposons à la privatisation induite par la mise en concurrence du chemin de fer. Les mobilités sont en effet un levier essentiel pour enclencher la transition écologique et sociale nécessaire à notre temps. Il est donc primordial que la puissance publique puisse disposer de cet outil afin de développer et co-construire avec les usagers et les professionnels des politiques durables et égalitaires sur tout le territoire régional. La Région a insuffisamment joué son rôle d'autorité organisatrice des transports vis-à-vis de la SNCF ces dernières années et n'a par ailleurs pas été assez exigeante vis-à-vis de l'Etat sur le sujet.

Par ailleurs, la pertinence des arguments du gouvernement mais aussi de Xavier Bertrand relatifs à la baisse des prix et l'amélioration des services a très largement été abîmée par les exemples anglais notamment, où le gouvernement est en train de renationaliser le chemin de fer.

6/ Investissements d'infrastructures ferroviaires régionales nouvelles

Quels sont les investissements ferroviaires régionaux prioritaires à votre avis ? Créations de nouvelles lignes ? Electrifications ? Travaux localisés (« points durs » du réseau,) ? Quel avenir souhaitez-vous pour le Roissy-Picardie et pour la virgule Crépy en Valois – Roissy ? Et pour le « Réseau Express Grand Lille » qui n'a plus donné signe de vie depuis 2015 ?

Nous souhaitons déployer un plan d'investissement pour la qualité et l'efficacité du transport ferroviaire régional. En ce sens, nos priorités en termes d'investissement consistent en un grand plan de rénovation des lignes TER, reprendre la convention SNCF-Hauts de France et réhumaniser les gares, sans oublier de renforcer l'intermodalité en rénovant les rames afin de pouvoir accueillir plus de vélos.

Nous sommes par ailleurs favorables à l'électrification d'Amiens-Rang du Fliers et à la réalisation de la liaison Roissy-Picardie. Concernant le Réseau Express Grand Lille, nous souhaitons que les études soient reprises en intégrant la nouvelle dimension de la région Hauts-de-France, notamment afin que l'ancienne Picardie ne soit pas délaissée par ce grand projet.

7/ Répartition des budgets entre les modes de transports

Historiquement les Régions avaient en charge le financement du mode ferroviaire, les Départements finançaient les routes. Depuis quelques années on constate un glissement insidieux où les Régions financent aussi fortement les routes, en plus des Départements. C'est le cas pour la RN2 en Hauts-de-France, et d'autres routes sont qualifiées de "Routes d'Intérêt Régional" ce qui laisse supposer que des financements régionaux en découleront. La négociation des prochains CPER avec l'Etat risque d'être la porte ouverte à un transfert de financements du réseau ferroviaire vers le réseau routier. Sans compter les aéroports et surtout spécialement

pour notre Région le canal Seine Nord, qui risque de plomber nos finances régionales pour des années... Comment prévoyez-vous la répartition des financements dans l'avenir, de façon à garantir un réseau ferroviaire régional de qualité ?

Nous ne nous positionnons pas en faveur de la régionalisation des routes nationales. Il faut en effet s'opposer à cette sorte de fuite en avant du transfert de compétences vers les régions qui n'ont pas la main sur des ressources suffisantes pour assumer toutes ces nouvelles missions. L'établissement des CPER doit être le moment de ce rapport de force.

8/ Accessibilité

L'accessibilité (qui peut concerner tous les voyageurs) reste insuffisante bien que le délai de 2015 prévu par la Loi soit largement dépassé. La relance du Sd'AP aussi bien ferroviaire que routier est nécessaire, ainsi que la consultation des associations en amont, avant des travaux ou le renouvellement du matériel par exemple. Quelle échéance fixez-vous pour finir ce programme et selon quelles modalités ?

Une fois à la tête de la Région, nous proposerons un audit de concertation citoyenne, en lien avec les associations, qui devra être réalisé en six mois. La deuxième phase consistera à mettre en route les travaux de mise aux normes nécessaires, phase qui devra se dérouler sur un an. Au final, les mises aux normes d'accessibilité devront être atteintes à la mi-mandat sur tout le territoire régional.

9/ Nouveaux matériels

La grande mode est d'opter pour des matériels à batteries ou à hydrogène pour les lignes non électrifiées. Une récente étude belge montre que l'électrification totale du réseau est gagnante sur le long terme plutôt que de recourir à des matériels à batteries ou, pire encore, à hydrogène, qui n'est à ce jour ni une énergie en soi, ni propre. Ces solutions sont en effet très coûteuses aussi bien en achat de matériels qu'en maintenance (remplacement régulier des batteries ou des piles à combustibles), et ont un rendement bien plus mauvais qu'une alimentation électrique directe. Nous craignons que tous ces surcoûts pénalisent au final le niveau de service (en conduisant à acheter moins de rames par exemple). Quelle politique pragmatique entendez-vous promouvoir dans ce domaine ?

La question de l'hydrogène doit être étudiée de près. Les études sur le sujet ne permettent pas un engagement sans concession, bien que l'hydrogène puisse à terme représenter un moyen de transport propre, pourvoyeur d'emplois et écologiquement responsable. Elle représente un potentiel secteur d'avenir dans lequel la Région pourrait investir après avoir effectué les audits et recherches nécessaires et si sa valeur écologique est bien démontrée.

10/ Desserte ferroviaire de la Métropole lilloise

Quelles actions de la Région préconisez-vous pour améliorer la desserte de la métropole de Lille, dont l'aire urbaine s'étend bien au-delà de la MEL, y compris même en Belgique et dans le Bassin Minier. Que pensez-vous de la mise en place d'un « RER de province » en étoile autour de Lille sur le modèle des S-Bahn allemands et comment le réaliser ? Quel avenir préconisez-vous pour la ligne Lille-Comines ou Ascq Orchies ?

Il est en effet capital de penser les liaisons transversales ferroviaires, autour des grandes métropoles régionales mais aussi à l'échelle de notre région entière avec des de meilleures liaisons Est-Ouest par exemple. Comme indiqué plus haut, nous nous positionnons pour la réouverture et le maintien des lignes Abbeville/le Tréport, Ascq/ Orchies et Lille/ Comines.

L'idée d'un RER de province en étoile pourrait également s'envisager, à certaines conditions, à savoir : garantir la gestion par la SNCF et associer pleinement la Métropole Européenne de Lille.

11/ Liaisons transfrontalières

Autant les frontières sont transparentes pour les automobilistes, autant elles sont bien réelles pour les utilisateurs des transports collectifs. Une coopération nous paraît indispensable avec les autorités belges pour fiabiliser les connexions TER Lille-Courtrai et Lille-Tournai, pour créer des trains directs Paris-Aulnoye Belgique (correspondance actuelle dissuasive) et pour remailler les connexions train ou autocar tout au long de la frontière. (ex : Dunkerque-La Panne, Armentières/Hazebrouck-Ypres, Valenciennes-Mons, Maubeuge Charleroi, etc...) Quelles actions envisagez-vous à ce sujet ?

La coopération transfrontalière doit en effet être relancée, notamment avec les autorités belges. L'augmentation du nombre de travailleurs transfrontaliers notamment, appelle à une fluidification et une

intensification du réseau ferroviaire entre notre Région et ses voisins. Nous reprendrons contact avec les autorités belges, tant fédérales que Wallonnes et Flamandes, pour améliorer les connexions entre notre région et la Belgique tout au long de la frontière.

12/ Dessertes interrégionales

Rétablissement de liaisons inter régionales comme : Lille-Charleville (la quasi-totalité des connexions Hirson Charleville ou La Ferté Milon-Fismes sont désormais en car, dissuasif), Amiens – Laon – Reims et Lille – Cambrai – Tergnier – Reims, demande des usagers. Votre avis sur cette demande des usagers ?

Le développement des dessertes interrégionales représente en effet un enjeu crucial pour de nombreux usagers. La formulation de cette demande est à cet égard tout à fait sensée et raisonnable. Le rétablissement de ces liaisons devra donc être soumis à une consultation publique pour agir en co-construction avec ces usagers.

13/ Avenir des gares régionales

Réouverture des gares en HdF toute la journée de la semaine et les rendre plus attractives en y apportant de nouveaux services : antenne postale, pôle emploi annexe mairie etc avec la participation des Agglos, communautés de communes, mairie.... Envisagez-vous de mettre en place ces pôles de services ?

L'avenir des gares régionales passe par leur réhumanisation. Il est primordial que des agents se trouvent dans chaque gare, pour de nombreuses raisons : la sécurité de nos usagers, notamment à des heures tardives, aider à l'accès aux personnes à mobilité réduite, et enfin écouter et conseiller les usagers.

Nous nous engageons en effet à faciliter l'accès aux gares avec des pôles d'échanges que l'on peut appeler « multiservices » : vélo, navette, etc. Cela favorise l'intermodalité et les mobilités durables.

14/ Autocars et intermodalité

Depuis 2017 les Régions gèrent les réseaux d'autocars ex-départementaux. Un bond qualitatif est indispensable dans l'organisation de ces transports, les correspondances, l'information des usagers, le « confort » des points d'arrêts, trop souvent défailants : l'autocar n'est pas seulement un véhicule, c'est un « système » à organiser. Des grandes gares comme Boulogne ou Arras ou Abbeville (par exemple) n'ont aucune information ni aucune signalétique pour leurs arrêts d'autocars interurbains ! En outre, les lignes de cars express (Valenciennes-Maubeuge, St Omer-Dunkerque ...) devraient être intégrés dans la cartographie, voire même la billetterie, des lignes express régionales. Des combinaisons train+car pour desservir des lieux fréquentés (plages du Littoral ...) doivent être mises en place et promues (par exemple Calais-Fréthun n'est connectée à rien) Quelle politique d'amélioration prévoyez-vous pour les autocars interurbains et leur connexion avec le train ?

L'intermodalité est une composante essentielle de notre programme de mobilités. C'est par elle que la transition vers des mobilités douces et le désengorgement du trafic routier sera rendue possible. Des pôles d'échanges dans les gares et la mobilisation d'agents permettront aux usagers d'être dotés d'une meilleure information quant aux horaires et correspondances notamment. Un grand chantier de coopération entre moyens de transport devra être engagé, afin de transformer les Hauts-de-France en un territoire intermodal de premier ordre.

15/ Train et vélo

Le vélo doit « s'interconnecter », aussi pour des trajets quotidiens (au-delà du tourisme), en lien avec les dessertes ferroviaires (modes complémentaires) : Il peut assurer les parcours terminaux, le fameux « dernier kilomètre » en complément du transport collectif (zone de chalandise 16 fois plus grande qu'à pied puisque 4 fois plus rapide) ; Une combinaison train + vélo peut souvent remplacer la voiture. Sur de plus longues distances, le tourisme à vélo lorsque des accès ferroviaires existent se développe, et génère des retombées économiques importantes (cf. « La Loire à Vélo » ou autres véloroutes). L'accès à tous les trains avec des vélos non démontés doit être prévu en nombre suffisant. Quelle politique entendez-vous mener à ce sujet ?

L'accès à tous les trains avec des vélos non démontés est en effet un premier pas très encourageant pour l'interconnexion entre train et vélo. Elle doit être poussée et encouragée, en augmentant le nombre de places de vélos minimum dans chaque train, notamment durant les heures de pointe.

Concernant la politique du dernier km, un grand plan de développement de véloroutes sera lancé sous notre mandat afin que le vélo soit considéré comme un outil de déplacement quotidien et non seulement de loisir.

Des abris à vélo seront également mis en place dans les gares afin de les protéger, doublée d'une présence d'agents qui permettront d'assurer un sentiment de confiance et de sécurité pour toutes et tous.

15/ Information des usagers, halte au tout numérique :

Si « le numérique » est très utile aussi bien pour préparer un trajet qu'en situation perturbée, de nombreux usagers (20 à 30%) n'ont pas les outils ou les connaissances pour s'en servir, ou peuvent aussi être en panne ou dans une zone non couverte... Le maintien d'informations par des voies plus classiques (affichage, fiche horaires en gare, guichets, etc..) nous paraît donc indispensable, ainsi qu'une possibilité d'envoi de fiche horaire à la demande, aux usagers n'ayant pas d'accès à Internet, via la plateforme téléphonique. Quelle sera votre politique en matière de « numérisation forcée » de l'accès aux transports ?

Ici encore, la ré-humanisation des gares et des trains permettra aux personnes les moins à l'aise avec le numérique de disposer des mêmes informations que n'importe qui. Les affichages d'horaires devront en effet continuer d'être assurés par ces agents.

16 / Site Internet de la Région

La rubrique Transports du site Internet de la Région, accessible par une très discrète touche en bas de page, ne contient que des communiqués mais aucune des informations nécessaires aux usagers : rien sur la politique de mobilités régionale, aucun plan de réseau, aucun horaire, aucun lien vers les transporteurs concernés... Que proposez-vous pour remédier à cette situation ?

Comme pour de nombreux pans de la politique régionale sous Xavier Bertrand, le site internet de la Région ne sert aujourd'hui que d'outil de communication à ses prétentions politiques. Afin de rendre ce site utile aux usagers, plus ergonomique et plus pratique, une concertation avec les associations d'usagers sera effectuée afin d'aboutir au rendu le plus efficace possible. Il devra notamment contenir les plans de réseaux, le récapitulatif de données ouvertes et en accès libre et recenser les différents services proposés par les autres collectivités afin de favoriser l'intermodalité.

17/ Billettique

Agrandir Pass Pass à plus d'agglomérations, pour le réseau Bus urbain, inter-urbain et les petites gares des zones urbaines. Comme par exemple pour Arras avec le réseau Artis géré par Keolis, le réseau Oscar RDT 62 géré par la région et les gares dans l'agglomération. Que voyez-vous comme améliorations à apporter à la billettique dans notre Région ?

La carte Pass Pass est en effet un outil pratique qui pourrait être étendu dans d'autres bassins de vie, mais ne doit pas amener à une suppression totale de la billettique papier. Le « tout dématérialisé » participant activement à la fracture numérique.

18/ Droit au transport pour tous

Il est considérablement plus difficile de se déplacer sans voiture dans les territoires ruraux qu'en ville. C'est certes compréhensible mais il en résulte une forte inégalité d'accès au « droit à la mobilité », qui n'est pas acceptable. En outre, les atteintes sexistes sont nombreuses dans les transports collectifs. Quelles mesures comptez-vous prendre pour y remédier ?

Le déploiement d'un droit à la mobilité régionale passera dans un premier temps par un état des lieux complet qui devra être établi en réunissant les professionnels, usagers et élus des territoires. Le droit à la mobilité doit être acquis dès le plus jeune âge. Malheureusement, ce sont souvent les jeunes qui se trouvent en manque de ressources et ont donc le plus de mal à jouir de ce droit. C'est pour cela que nous proposons la gratuité des transports régionaux pour toutes les personnes de moins de 26 ans. Enfin, nous remettons en place les comités de ligne pour que les usagers puissent exprimer leur avis et proposition afin d'améliorer le confort quotidien et la sécurité de leur trajet.

Nous mettrons également en place des formations anti-sexisme auprès des personnels de bord et en gare, afin de lutter pour la sécurité de tous dans les transports

19/ Transport de marchandises

Notre Région est de fait un carrefour européen et se positionne comme un nœud logistique. Le canal Seine Nord Europe, s'il se réalise, ne captera qu'une part marginale de trafic poids lourds. Des mesures ambitieuses sont donc nécessaires pour reporter le trafic routier, générateur de pollution et d'accidents, sur les trains comme les plates-formes intermodales qui étaient prévues à Tergnier ou Somain, ou l'électrification de la

ligne Amiens – Reims pour le trafic de fret ferroviaire du Port du Havre vers le Grand Est et le Sud. Quelles mesures proposez-vous ? Quel objectif de réduction du trafic poids lourds vous fixez vous ?

Première région de fret ferroviaire de France, les Hauts-de-France peuvent encore faire mieux. Nous souhaitons renforcer le fret ferroviaire en mettant en place un maillage territorial plus fourni pour le rendre accessible aux PME et soutenir les projets d'autoroutes ferroviaires. Les reports modaux avec nos ports devront également être développés. Une taxe carbone sur les poids lourds pourrait être mise en place pour apporter des financements propres à la région et désengorger le trafic routier.

20/ Extension de Lesquin et politique aéroports

La Région co-gère l'aéroport de Lesquin et est donc impliquée dans le projet d'extension de l'aéroport en vue de doubler son trafic. Cette extension cautionne l'explosion du trafic aérien, ce qui est inutile au vu du contexte sanitaire et néfaste pour le climat et le gaspillage énergétique. Pour rappel, le respect de l'Accord de Paris nécessitera de réduire de moitié le trafic aérien... Quelle sera votre position à ce sujet ?

Nous sommes opposés à l'extension de l'aéroport de Lesquin, grand projet inutile en totale adéquation avec les enjeux climatiques de notre temps. En plus de représenter un mode de transport polluant, l'extension de l'aéroport mènerait à davantage de bétonisation, alors même que nous nous engageons en faveur d'un objectif de zéro artificialisation des sols.

21/ Desserte des agglomérations par des transports urbains De même que l'Etat lance de temps en temps un « appel à projets » de transports en site propre, la Région pourrait inciter de la même manière les agglomérations de notre territoire à s'équiper en transports publics performants, compléments indispensables des transports régionaux... Qu'en pensez vous ?

Grâce notamment au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement durable et d'Égalité des Territoires (SRADETT), la région devra assumer son rôle d'organisatrice et d'aménageur des transports en coopération avec les collectivités locales. La mobilité est en enjeu écologique de premier ordre dans lequel la Région doit prendre ses responsabilités en aidant directement les collectivités souhaitant s'équiper en transports publics performants et appliquer des solutions énergétiques innovantes.