

Élections Régionales 2021

Transports collectifs en Hauts de France

Les questions de la FNAUT Hauts-de-France

Le réseau de transports collectifs, qui repose sur une ossature ferroviaire à préserver et se ramifie par des dessertes routières plus légères, est désormais pour l'essentiel géré par la Région. Il a certes de nombreuses qualités mais occasionne aussi de multiples soucis pour les usagers : manque de fiabilité, horaires parfois inadaptés, correspondances hasardeuses, information améliorable, etc...

Nous pensons donc que le prochain mandat devra prendre ces problèmes à bras le corps et aboutir à des améliorations significatives.

Dans ce but le premier sujet d'importance est :

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 ?

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) ?

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 ?

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.

LA VOIX DES USAGERS

Quelles mesures comptez vous prendre pour mettre dans ce domaine notre Région au niveau de la Belgique ou de l'Allemagne ?

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 ?

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 ?

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 ?

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 ?

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 ?

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 ?

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 ?

Dessertes inter régionales

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 ?

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 ?

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 ?

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 ?



LA VOIX DES USAGERS

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 (affichages, 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 ?

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 ?

Billétique

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 billetterie dans notre Région ?

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 ?

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 ?

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 ?

Desserte des agglomérations par des transports urbains

De même que l'État 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 ?

FNAUT Hauts-de-France

Association régionale de la FNAUT, association agréée de consommateurs
(Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports),

Maison des Associations 11 Rue des Hironvalles 60100 CREIL

courriel : fnaut-hdf@netc.fr
