

Franck DHERSIN

**Monsieur Gilles LAURENT**  
Président de la FNAUT Hauts-de-France  
FNAUT Hauts-de-France  
Maison des Associations  
11, Rue des Hironvalles  
60100 CREIL  
[Fnaut-hdf@netc.fr](mailto:Fnaut-hdf@netc.fr)

Lille, le 4 juin 2021

Monsieur le Président,

Vous avez souhaité attirer notre attention sur l'action de la Région Hauts-de-France en direction des usagers des transports régionaux, et plus largement sur nos futurs projets en matière de mobilité, et je vous en remercie tout particulièrement.

Comme vous le savez, la mobilité des habitants de la Région Hauts-de-France est l'une de nos premières préoccupations. En effet, la mobilité recouvre des enjeux sociaux, économiques et environnementaux, à la fois pour répondre aux phénomènes de congestions des réseaux routiers, mais aussi pour accélérer la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre qui représentent 20% de la répartition sectorielle s'agissant du secteur des transports pour la Région Hauts-de-France.

Dans cette perspective, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après les réponses à l'ensemble des questions soulevées par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Hauts-de-France, ainsi que dans un second temps, notre projet pour le prochain mandat qui s'ouvre en matière de mobilité :

## **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 ?*

Dès lors qu'il y a des évolutions possibles des horaires, les associations d'usagers et de personnes à mobilité réduite (PMR) sont systématiquement consultées. Nous souhaitons être au plus près des usagers. La Région a ainsi organisé une grande concertation à l'échelle régionale, notamment par le biais de CORETER au printemps 2019 et de nombreuses corrections ont ainsi pu être apportées avant le lancement du service annuel 2020. Une série d'autres corrections ont pu être mise en place courant 2020, et d'autres sont mises en place au SA 2021. Le retour d'expérience suite à la mise en place de ces nouveaux horaires en 2020 n'a pas encore pu être effectué en raison de la crise sanitaire. Lorsque l'évaluation sera réalisée, elle sera partagée avec les associations. Dans l'attente et malgré le contexte sanitaire, nous poursuivons le travail de concertation au travers d'échanges mensuels tripartites entre la Région, la SNCF et les associations d'usagers. Au-delà des contraintes sanitaires, la période de réserve pré-électorale ne permet plus de réaliser certaines réunions publiques. La prochaine rencontre concernant le schéma d'accessibilité SDAP devrait en effet

avoir lieu avec le nouvel exécutif à partir de l'automne prochain. Les bilans SDAP à mi-parcours seront mis en ligne sur le site internet de la Région. Les réunions CORETER sont suspendues compte tenu des élections régionales qui approchent. Nous étudions également les modalités de mise en place des Comités de Dessertes, telles que prescrites par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, dont les premières dates devraient intervenir fin 2021.

Dans les nouveaux contrats de transports interurbains, sont également prévus des comités par périmètre de DSP à compter de 2022 pour recueillir les remarques des usagers et des territoires sur le réseau routier.

## **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) ?*

Avec un taux de trains à l'heure d'environ 80% sur Amiens Paris, la régularité n'est clairement pas au rendez-vous. Les causes annoncées par SNCF sont multiples : externes, organisation SNCF, matériel, gênes de circulation, infrastructures... Le constat est que les plans d'actions successifs avancés par SNCF depuis 2012 n'ont pas contribué à améliorer de façon pérenne la qualité du service TER sur le Y Picard. Les plans d'actions ont été exigés par la Région Hauts-de-France pour répondre à l'insatisfaction grandissante des voyageurs. En 2018, le groupe SNCF a réaffirmé son attachement à la pratique permanente et structurée de l'amélioration du service au sein de ses activités, notamment via les programmes H00 et First. Ce changement d'organisation s'est engagé mais à un rythme long qui ne répond pleinement aux attentes de la Région Hauts-de-France et des usagers des lignes du Y Picard. C'est pourquoi, il était nécessaire d'accélérer et d'affecter davantage de ressources pour garantir rapidement et dans le temps une amélioration des circulations. Fin 2020, une dynamique complémentaire a été engagée par le groupe SNCF autour du Y Picard par le biais d'une nouvelle gouvernance, accompagnée par un cabinet expert. Cette démarche est censée produire des résultats à court et à moyen-terme (de 2021 à 2026). Un contrat de performance entre la Région et SNCF Réseau est également en cours de négociation pour inciter SNCF Réseau à renforcer la fiabilité des installations et améliorer la qualité des sillons sur l'ensemble des lignes de la Région Hauts-de-France. Pour le matériel roulant, la Région a fait l'acquisition de 33 Regio2N pour 565 M€. D'ici 2025, l'ensemble des trains qui circuleront sur le Y seront neufs, ce qui devra améliorer la fiabilité de l'exploitation. Par ailleurs, afin de fiabiliser en urgence la traction des Corail en attendant leur remplacement, nous avons pris les mesures nécessaires avec l'acquisition fin 2020 de 6 locomotives BB22200 auprès de la Région Sud. Enfin, il n'est aucunement envisagé la suppression des contrôleurs dans les trains. En effet, ce sont les garants de la lutte anti-fraude et de la sécurité à bord des trains. Si la région avait voulu réduire le nombre de contrôleurs, elle avait la possibilité de le faire en 2019 au moment de la négociation de la Convention TER Hauts-de-France 2019-2024. C'est un scénario que nous avons clairement refusé et nous avons toujours la même position aujourd'hui.

## **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 n'avons fermé aucune ligne depuis fin 2015. Au contraire, les investissements de la Région ont permis de réouvrir la ligne Beauvais Abancourt le Tréport en 2020, puis St Pol Etaples et St Pol Béthune en 2021. Les travaux sont engagés sur St Pol Arras et sur Valenciennes Lourches. Ces deux lignes réouvriront donc au plus tard l'an prochain. Les études pour Laon Hirson, Boves Compiègne, Douai Cambrai sont en cours, au stade Avant-Projet. Concernant la ligne Abbeville Eu le Tréport, le scénario « ferroviaire optimisé » ayant fait consensus auprès des territoires, les études pré-opérationnelles (de niveau Avant-Projet

Sommaire - APS) et de concertation ont été votées. Par ailleurs, le protocole des Lignes de Desserte Fines du Territoire est en cours de négociation avec l'État avec l'objectif d'une finalisation en 2021. Le Conseil régional ne fermera aucune ligne, aucune gare. Là encore, notre position n'a pas changé.

#### **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 ?*

PROXI se voulait une réponse à la lisibilité de l'offre et au développement de cette dernière en heure creuse. Ainsi la desserte d'une mission donnée est identique tout au long de la journée. L'offre en heure creuse et en contre pointe a été renforcée. Des correspondances systématiques sont proposées dans les nœuds (Hazebrouck, Valenciennes, Douai,...) et permettent ainsi à l'ensemble des points d'arrêts de bénéficier des liaisons KRONO à plus long parcours. Concernant l'amplitude horaire, la desserte a été renforcée pour offrir en première couronne un TER entre 5h et 22h. La crise COVID n'a pas permis d'évaluer l'usage et l'efficacité de cette nouvelle offre. Un diagnostic sera fait et la Région apportera les corrections nécessaires si besoin. Sur le cas particulier de Beauvais Le Tréport que nous avons réouvert, comme toutes les lignes à voie unique, il est impossible d'appliquer les principes du cadencement. Un travail fin de définition de l'offre doit toutefois permettre de répondre aux besoins. Enfin, s'agissant du cadencement, nous avons remarqué des points d'amélioration qui, sans attendre l'évaluation, ont fait l'objet de demandes de corrections auprès de SNCF, c'est par exemple le cas de Templeuve.

#### **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 ?*

La situation actuelle où la Région n'a d'autre choix que de traiter avec SNCF ne permet pas de garantir aux usagers qu'ils reçoivent le meilleur service au regard des 500M€/an payés en fonctionnement (hors investissements sur les matériels notamment).

Or c'est un enjeu majeur, lorsqu'on dépense un demi-milliard par an pour un service public, que de pouvoir maîtriser la qualité du service offert aux usagers. On le constate tous les jours ou presque avec les remontées des usagers ou des associations et malgré les interpellations quotidiennes auprès de notre opérateur.

La loi ferroviaire de juin 2018 permet désormais de challenger l'opérateur historique en monopole (ce sera de toutes façons obligatoire à partir de 2023), c'est donc un levier important pour imposer notre cahier des charges et nos exigences.

Une meilleure qualité de service pour un coût maîtrisé et justifié, avec de vraies incitations à l'amélioration du service, cela permettra d'avoir plus d'usagers et plus d'offre ferroviaire, donc plus de report modal, comme on a pu l'observer en Allemagne.

#### **6) Investissements d'infrastructures ferroviaires régionales nouvelles**

*Quels sont les investissements ferroviaires régionaux prioritaires à votre avis ? Créations de nouvelles lignes ? Électrifications ? 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 ?*

L'ensemble de ces projets ont connu des avancées significatives en 2021. Le protocole complémentaire de Roissy Picardie a été voté pour la passerelle de Surveilliers et l'Ecopont en forêt de Chantilly. La Région participera à hauteur de 115 M€ sur ce projet. Les études pour

la virgule de Crépy / Soissons ont été votées en Commission Permanente d'avril 2021. Pour information, le Réseau Express Grand Lille est devenu le Réseau Express Hauts-de-France, il est complètement intégré au Service Express Métropolitain de l'Etoile lilloise, dont le Conseil régional a obtenu de l'Etat son inscription au schéma directeur national des RER métropolitains. Pour cela, un groupe de travail constitué de l'Etat, la MEL, SNCF Réseau et la Région s'est mis en place à l'automne 2019 et s'est poursuivi dans le cadre de la plateforme Infrastructures et services de l'axe Nord installée par le Préfet Philizot début 2020. Les résultats du groupe de travail ont été versés au schéma national qui a été récemment publié. Les parties sont convenues de poursuivre la démarche partenariale pour définir les contours et préciser les modalités de déploiement du SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille. Celle-ci consiste en la réalisation d'analyses fonctionnelles et d'études d'opportunité qui ont été votées en décembre 2020 en lien avec les partenaires : l'Etat, la MEL, SNCF Réseau et la Région. Via ces études SEM, qui portent sur une ambition de doubler le trafic ferroviaire, c'est bien un programme de travaux de développement qui devra se mettre en œuvre, et qui portera donc sur la réalisation non seulement du REHF mais aussi le traitement de points durs du réseau (bifurcations à niveau majeure ou gestion des flux en gare par exemple). Néanmoins, il convient de garder en mémoire que c'est donc près de 5 milliards d'euros qu'il faudrait investir sur le réseau.

## **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 ?*

Pour rappel, c'est le désengagement historique de l'Etat sur le réseau ferroviaire qui est pourtant un patrimoine national, qui a imposé des investissements de plus en plus conséquents par la Région, en dehors de son strict champ de compétence qui concerne l'organisation des services TER et pas la gestion des infrastructures. Malgré les montants à investir, la Région poursuit et poursuivra son investissement sur le ferroviaire, plus de 600 millions d'euros sont prévus pour poursuivre la régénération des Lignes de Desserte Fines du Territoire. En aucun cas, elle abandonne le ferroviaire au profit du routier ou de l'aéroportuaire. Si la région est effectivement sollicitée pour les financements routiers, elle le fait que pour certains projets comme la RN2 au titre de l'aménagement du territoire et notamment du Pacte Sambre Avesnois-Thiérache, ou pour quelques sections spécifiques desservant des parcs d'activités économiques à fort potentiels. La région est en effet l'échelon qui agit, à travers le financement des infrastructures au sens large et pas seulement le ferroviaire, à un aménagement équilibré des territoires. Toutefois, la formalisation dans le SRADDET d'une carte du réseau routier d'intérêt régional n'implique pas, sauf exception justifiée, que ces infrastructures doivent être financées par la Région, chaque collectivité devant en effet rester dans le champ de ses compétences respectives. Enfin, la part de la Région pour le Canal Seine Nord Europe est certes de 382 millions d'euros mais son intervention est prévue via un emprunt porté par la SCSNE. La Région rembourse sa part et cela n'entrave donc pas sa capacité d'investir sur les infrastructures ferroviaires.

## **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 ?*

Le programme de la mise en accessibilité des gares ferroviaires se poursuit mais la Région est tributaire aussi du rythme de mise en œuvre imposé par SNCF Réseau / Gares & Connexions tant au niveau des moyens humains que des moyens financiers. S'agissant de

l'accessibilité des transports interurbains, nous avons hérité en 2017 de Sd'AP départementaux au contenu hétérogène dans l'approche technique et financière. Avant d'élaborer son propre Sd'AP, la Région a procédé au renouvellement de l'ensemble des contrats de transport, en harmonisant la tarification et en intégrant des clauses spécifiques sur l'accessibilité au niveau du matériel utilisé (systèmes d'annonces sonores et visuelles, accueil d'UFR, ...). En ce qui concerne les points d'arrêt, la réflexion engagée vise non seulement à arrêter des schémas type en fonction du territoire desservi (rural, urbain), mais également à définir la règle de financement des travaux à engager avec les autres acteurs concernés (gestionnaires de voirie, communes). La Loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoyant l'émergence de nouvelles autorités organisatrices de la mobilité dès le 1er juillet 2021, la Région attend d'en connaître la liste définitive avant de lancer une concertation avec les AOM et les associations d'usagers pour présenter l'état d'avancement de cette réflexion et recueillir leurs propositions d'amélioration.

## **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 ?*

Nous avons pour objectif de « verdir » notre parc de matériels roulants. Pour ce faire, dans le ferroviaire elle privilégie des études et expérimentations, afin d'évaluer par la suite quelle solution est la plus optimale pour remplacer les motorisations diesel. La Région est engagée depuis 2020 dans l'expérimentation de l'adaptation d'une rame BGC Diesel-caténaire en rame batterie-caténaire. Nous menons également des réflexions approfondies sur le GNV ainsi que sur le biocarburant B100. Le B100 va être expérimenté dès 2021 par SNCF Voyageurs, sur un REGIOLIS Paris – Laon. Le GNV pourrait être mis en œuvre sur les rames AGC diesel. Les deux produits permettent de valoriser des filières agricoles et industrielles régionales. Nous restons attentifs au développement de la technologie hydrogène, même si elle est à ce stade jugée techniquement moins mature que les solutions précédentes. En ce qui concerne les transports routiers interurbains, nous avons exigé lors des derniers renouvellements de contrats que les transporteurs utilisent un certain nombre de véhicules utilisant une énergie alternative au gazole. Ces derniers ont proposé majoritairement des cars fonctionnant au GNV, une technologie éprouvée et efficace pour réduire les émissions comparativement au gazole, avec des surcoûts raisonnables. Nous sommes attentifs aux améliorations constantes en la matière et au déploiement des stations de ravitaillement correspondantes et envisage d'augmenter progressivement le parc de véhicules utilisés, dans le respect de l'équilibre économique de ses contrats actuels. A titre d'illustration 50 % des cars de lignes interurbaines seront en GNV dès 2022 dans le 62. Pour le département 02, la RTA a prévu 50% du renouvellement des cars en GNV jusqu'en 2023 puis 100% ensuite. Par ailleurs, il est prévu de créer 3 stations GNV sur le territoire Axonais qui seront déployées de 2023 à 2027. Sur les contrats routiers déjà attribués, comme pour le Nord, une révision de la trajectoire d'achat pour renforcer la part de motorisation basse énergie est en cours de négociation.

## **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 ?*

Les réflexions et études engagées sur le Service Express Métropolitain (SEM) ont vocation à répondre précisément à cette problématique de la desserte ferroviaire de la MEL. En doublant les sillons sur chaque branche et avec la réalisation du REHF, le SEM répond ainsi à la demande des territoires du bassin minier, de la Belgique mais aussi de la Sambre Avesnois, de

l'ex-Picardie de mieux accéder à la Métropole de Lille. Le SEM, qui est bien un projet de service, intègre donc à la fois le REHF et des actions de modernisation du réseau existant. En pratique, ce projet s'apparente donc à un S-Bahn. Compte-tenu de l'enjeu et des coûts prévisibles, c'est un projet de longue haleine dans lequel la Région, l'Etat, SNCF Réseau et la MEL se sont engagés. Dans ce schéma global, les lignes Ascq-Orchies et Lille-Comines revêtent un caractère particulier car elles assurent un service ayant plus un caractère urbain. Nous nous sommes engagés à assurer un avenir à ces lignes en adéquation avec les besoins de mobilité exprimés sur ces territoires. Pour Ascq Orchies, l'étude dont les résultats ont été rendus en 2020 préconise la mise en place d'un BHNS en lien avec la MEL et la CCPC. Pour Lille-Comines, la solution d'une prolongation du tramway de la MEL depuis Wambrechies semble la plus pertinente.

## **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 ?*

Nous avons travaillé à la remise en service des liaisons Mons-Aulnoye et Maubeuge-Charleroi. Un groupe de travail réunissant les exploitants (SNCF et SNCB) et les autorités de transports (Région et Ministère) a été mis en place afin de pouvoir engager des pistes de travail pour améliorer l'attractivité de l'offre déjà existante. Si les frontières terrestres ont disparu, elles existent toujours au niveau ferroviaire puisque les choix techniques des opérateurs historiques ne permettent pas de passer facilement d'un pays à l'autre (signalisation, courant...). Le travail engagé grâce au groupe de travail susmentionné va se poursuivre pour améliorer ces liaisons. Les réouvertures à la circulation voyageurs de lignes ferroviaires transfrontalières telles Dunkerque - Adinkerque, Valenciennes - Mons se heurtent quant à elles à de réelles difficultés techniques et des questions d'acceptabilité. Une réouverture ne peut être une réponse de court terme. Il convient néanmoins d'examiner la meilleure façon de connecter ou remailler les réseaux belges et français, en examinant pourquoi pas la possibilité de lignes de cars transfrontaliers. A ce titre, on peut mentionner qu'une liaison transfrontalière, portée par l'opérateur Belge De Lijn, est en cours d'étude entre Poperinge et Hazebrouck. Elle devrait être opérationnelle pour janvier 2022 pour une expérimentation d'une année.

## **12) 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, demandé des usagers. Votre avis sur cette demande des usagers ?*

Les liaisons interrégionales (TET) sont complexes à mettre en œuvre car elles nécessitent de mobiliser du matériel sur une longue distance et également de trouver un accord entre les autorités organisatrices. Ainsi, pour les relations vers le Grand Est, il est privilégié des solutions en correspondances, soit à Laon, soit à Hirson. Du côté de la Normandie, il est bien prévu de maintenir les liaisons Lille Rouen. On peut noter également le succès des liaisons Lille - Creil -Paris, véritable trait d'union entre le Sud et le Nord de la Région et qui constitue une alternative au TGV sur cette liaison longue distance. Dans le département 02, il existe 2 services de lignes régulières en car assurant des liaisons interrégionales : La Ferté-Milon; Laon <> Reims. Par ailleurs, la Région Hauts-de-France a décidé de relancer le TER Lille <> Paris le week-end avec un prix attractif, et de poursuivre les liaisons TER entre Calais, Boulogne, Amiens et Paris.

## **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 ?*

Le développement des gares se pose effectivement en lien avec les villes et/ou les intercommunalités et bien entendu SNCF Gares & Connexions qui avait lancé le projet 1001 gares. Il y a autant de projets potentiels que de gares car elles sont toutes situées dans des territoires avec des contraintes différentes. C'est une politique à adapter au cas par cas qui ne permet pas une standardisation des réponses. Quelques expérimentations sont en cours (Tourcoing par exemple) et seront poursuivies dans le prochain mandat.

#### **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 défectueux : 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 intégrées 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 ?*

La Région a hérité de contrats de transport départementaux aux échéances qui s'étendaient de septembre 2019 à septembre 2021. Lors de leurs renouvellements successifs, elle a procédé à un certain nombre d'améliorations tant en termes d'offre (augmentation du nombre de communes desservies ou de fréquence) que de tarification, notamment avec la mise en place de tarif unitaire à 1€ sur l'ensemble de la Région Hauts-de-France. Elle a veillé à favoriser l'intermodalité car-train tout en maintenant une offre satisfaisante et cohérente pour les usagers qui n'utilisent que le mode de transport routier. En ce qui concerne l'information des usagers, celle-ci se fait à la fois par la Région par le biais de son site internet et les transporteurs en charge de l'exploitation. Les nouveaux contrats ont renforcé les obligations des concessionnaires et leur ont demandé de produire des programmes d'actions commerciales. Au niveau de l'information aux points d'arrêt, la Région va s'engager dès la fin de l'année 2021 dans une démarche d'équipement de poteaux indicateurs horaires sur son territoire de compétence, en tenant compte de la nouvelle carte des autorités organisatrices de la mobilité qui sera arrêtée le 1er juillet 2021. La gare de Fréthun est connectée à Calais par le réseau gratuit du SITAC d'où part la ligne de desserte du littoral actuelle 505 qui deviendra la 427. Fin 2021, l'ensemble des réseaux interurbains et scolaires de la Région disposeront d'une information en temps réel permettant de doter l'utilisateur d'un confort et de facilité d'usage du réseau. Des expérimentations sont menées sur certaines lignes routières en les basculant sur un mode de fonctionnement souple pour l'utilisateur via un TAD dynamique, notamment sur le secteur de la Pévèle sur des lignes en rabattement sur le TER.

#### **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 ?*

Aujourd'hui, de tout le parc TER Hauts-de-France, seules les rames de type V2N ne sont pas équipées d'emplacements dédiés aux vélos. Nous avons investi dans les mobilités favorables à l'environnement, et mène en conséquence des opérations sur les matériels roulants en ce sens. Lors de rénovations mi-vie ou d'achat de matériel, la Région veille aux aménagements et emplacements dont l'objectif est d'optimiser les flux de personnes et les espaces dédiés aux vélos, conformément au décret n° 2021-41 du 19 janvier 2021. La rénovation mi-vie des BGC 4 caisses par exemple, permettra de passer de 3 à 6 emplacements vélos sur les véhicules d'extrémités. La récente commande de REGIO2N XL et les REGIOLIS (TER) intègrent 12 emplacements vélos par rames. Afin d'optimiser l'espace et faciliter les

manipulations pour les usagers en vélo, les REGIO2N XL posséderont des emplacements spécifiques permettant soit d'accueillir des vélos, soit des voyageurs sur des strapontins. Il sera aussi possible d'attacher son vélo avec un antivol, apportant davantage de sécurité aux usagers. En complément de l'accès aux vélos dans les trains, aujourd'hui, la Région accompagne et incite à l'installation d'abris vélos en gares et pôles d'échanges, accompagne l'aménagement de VVV ou des voies cyclables en milieu urbain et vient d'étendre son dispositif sur le « dernier kilomètre » afin d'accéder aux grands équipements régionaux. Le Conseil régional entend par ailleurs poursuivre son action en faveur du vélo en engageant un plan vélo dès le début du prochain mandat.

## **16) 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 ?*

Les services numériques d'information pour préparer et réaliser un déplacement correspondent à la demande d'une majorité d'usagers. Ils présentent notamment l'avantage d'une mise à jour rapide lors de plans de transport adaptés par exemple. En effet, l'information en temps réelle est un enjeu majeur de la mobilité, et elle ne peut se faire via les outils statiques. Toutefois, le Conseil régional a toujours exprimé, malgré ce contexte général, sa volonté de maintenir la présence d'agents en gares et les canaux classiques d'information (affiches, fiches, centre d'appel). Cette exigence est inscrite dans la convention d'exploitation TER Hauts-de-France. La plateforme téléphonique a vocation à renseigner les usagers sur les horaires, elle est d'ailleurs accessible via un numéro gratuit. Il n'existe pas de démarche de « numérisation forcée » portée par la Région. Bien au contraire, nous veillons à préserver la présence humaine dans les transports, notamment pour permettre un accompagnement sur mesure des usagers qui le souhaitent. Au niveau du réseau routier interurbain, la Région va s'engager dès la fin de l'année 2021 dans une démarche d'équipement de poteaux indicateurs horaires sur son territoire de compétence, en tenant compte de la nouvelle carte des autorités organisatrices de la mobilité qui sera arrêtée le 1er juillet 2021. Par ailleurs, les fiches horaires des différentes lignes sont disponibles à bord des cars ou adressées aux mairies et offices de tourisme pour les secteurs les plus touristiques. Elles sont également envoyées aux personnes qui en font directement la demande. Des démarches d'accompagnement à la mobilité visant à la bonne compréhension du réseau routier sont testées à destination d'un public en situation d'insertion avec la lecture des fiches horaires, les opportunités d'intermodalité inter réseaux... Ces actions sont menées soit en direct par la Région sur certains territoires, soit via le financement de plateformes de mobilité solidaire type Wimoov.

## **17) 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 ?*

Un site Internet Transports géré par la Région existe (<https://transports.hautsdefrance.fr/>) et présente les différents modes de transports régionaux. Il délivre des informations sur la politique de mobilité, la tarification, les horaires... Pour obtenir des informations commerciales plus précises (recherche d'itinéraire ou achat de titres de transport), l'utilisateur doit s'orienter vers la rubrique ou les sites des différents réseaux (TER, routiers...). Ce site a vocation à être complété et amélioré. Il est également prévu de le rendre plus visible à partir du site institutionnel.

## 18) 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 démarche d'adhésion à la communauté Pass Pass relève d'une démarche volontaire à mener par chaque autorité organisatrice. Elles sont autonomes dans le choix de leur système billettique. La Région ne peut les obliger à choisir le support Pass Pass. A ce jour, la carte Pass Pass est utilisable sur tout le réseau TER Hauts-de-France et sur tous les réseaux interurbains régionaux (hors Oise, pour l'instant, la démarche est en cours pour l'intégrer). La démarche de simplification du parcours de l'utilisateur engagée depuis plusieurs années sera poursuivie, quel que soit le réseau emprunté, en termes de distribution, de titres et d'information. A noter que l'ex-réseau Oscar départemental du Pas-de-Calais est délégué à plusieurs concessionnaires différents et pas uniquement à la RRT62 (c'était déjà le cas du temps du Département avant le transfert en 2017). Les usagers commerciaux obtiennent sur la boutique en ligne <https://regionhdf.monbus.mobi/> une carte Pass Pass sur laquelle ils peuvent charger des droits des autres réseaux.

## 19) 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 ?*

La LOM, qui confirme le chef de file de la Région sur l'intermodalité, impose maintenant la mise en place d'AOM sur l'ensemble du territoire. La Région n'a néanmoins pas attendu la LOM pour agir. Avec la mise en place de l'ATP (Aide aux Transports), le prêt de voiture à 1€ par jour, ces mesures ont permis de réduire ces inégalités notamment en milieu rural. Par ailleurs, le travail sur les gammes tarifaires car et ter ont rendu très attractif les transports publics régionaux y compris en milieu rural (car à 1€, carte Ter...). Tous ces dispositifs, et notamment la possibilité d'améliorer les chaînes de déplacement pour aider ceux qui n'ont pas de voiture à se déplacer (autopartage, covoiturage, TAD...), seront précisés et complétés dans les futurs Contrats opérationnels de Mobilité dans lesquels la Région s'engagera aux côtés des collectivités AOM sur chaque bassin de mobilité. Pour rappel, sur les 3 789 communes de la Région, beaucoup de communes (environ 3 000) sont desservies par les réseaux interurbains, sachant qu'un certain nombre d'entre-elles relèvent d'AOM. Il faudra travailler en complémentarité autour de cette offre structurante qui existe et qui doit être valorisée et le cas échéant adaptée aux besoins.

Concernant le sexisme dans les transports, nous avons adopté par délibération du 8 juillet 2016 un protocole sûreté et lutte anti-fraude avec SNCF Mobilités – Gares & Connexions où l'un des objectifs est « d'accélérer le déploiement de la vidéoprotection dans les gares et la mise en place du report d'images ». Cette opération permet aussi de lutter contre le sexisme et notamment la violence qui pèse sur les femmes dans les transports. Entre 2016 et 2020, 4 phases ont été votées par l'exécutif régional. Au total, 554 caméras déployées ou en cours de déploiement pour une participation régionale de 4 810 247,45 €. Nous avons par ailleurs consolidé et augmenté la présence des forces de sécurité à bord des trains, elle a signé une convention avec la gendarmerie en plus des patrouilles SUGE, et du maintien des contrôleurs dans les trains.

## 20) 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 ?*

Avec pour objectif de réduire de 500 000 le nombre de poids lourds sur l'A1 par an, le Canal Seine Nord Europe qui sera mis en service en 2028 prévoit aussi le développement de 4 ports intérieurs avec, pour certains, des raccordements ferroviaires. Si le CSNE permettra à terme de relier la Seine à l'Escaut par voie d'eau, il développe aussi un écosystème favorable au développement du fret intermodal à travers la connexion des ports intérieurs et des canaux dit secondaires. S'agissant du fret ferroviaire, il s'agit surtout de travailler sur le service et la qualité des sillons avant d'envisager de lourds travaux d'infrastructures. La priorité reste le maintien de réseau capillaire fret sur lequel la Région investit d'ailleurs de plus en plus et sur la modernisation/remise en service/mise en service d'ITE ou terminaux ferroviaires.

## **21) 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 soutenons ce projet d'extension de l'aérogare (il ne s'agit pas de créer une nouvelle piste) et a organisé une démarche de concertation non obligatoire en lien avec le SMALIM. Elle a tenu compte de nombreuses observations des communes riveraines de l'aéroport de Lille Lesquin ainsi que des associations ou habitants qui se sont exprimées sur ce sujet. Il s'agit de moderniser l'existant pour permettre la continuité d'une croissance régulière du trafic en lien avec les besoins de mobilité à long terme, et en aucun cas il s'agit d'une explosion du trafic, qui d'ailleurs mettra un certain temps à retrouver les niveaux d'avant crise sanitaire. L'objectif est plutôt un doublement des voyageurs qui peuvent être accueillis, mais qui ne sera pas forcément atteint par un doublement du nombre de vol. Cela implique à travailler sur l'emport et obtenir un taux de remplissage proche de 100% ainsi que sur la taille des avions. Nous précisons que ce projet de modernisation est essentiel à l'attractivité de notre Région et qu'il est par ailleurs vecteur de nombreux emplois, directs ou indirects.

## **22) 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 ?*

La Région a été au rendez-vous du financement des grands projets d'infrastructures de transport en site propre notamment sur Amiens Métropole, le SMTAG ou la CUD. Elle a soutenu les espaces publics, le verdissement du matériel roulant notamment sur l'hydrogène ou l'électrique. Elle sera attentive au développement de nouveaux projets dans les limites aussi de son plan pluriannuel d'investissement. Les AOM organisent librement les transports sur leurs territoires avec leurs ressources issues du versement mobilité. Les Bassins de Mobilité et les Contrats Opérationnels de Mobilité de la LOM seront des lieux d'échanges privilégiés avec eux en présence des représentants des usagers, des territoires et des entreprises.

Je forme l'espoir que ces nombreux éléments de réponses pourront vous éclairer davantage sur la stratégie que nous entendons mettre en œuvre pour améliorer le quotidien des usagers des transports régionaux. Aussi, vous trouverez ci-dessous mon projet pour le prochain mandat qui s'ouvre en matière de mobilité :

### **I - Offre et matériel roulant :**

- Ouverture à la concurrence du TER : Une nécessité de réussite pour l'amélioration de l'offre, de la qualité, de l'innovation, de l'adéquation avec les besoins des usagers. A ce jour 3 lots sont ouverts à la et seront attribués en 2022 pour un début d'exploitation au service annuel 2024. Nous allons par ailleurs poursuivre l'ouverture du reste du réseau TER sur la prochaine mandature, à commencer par l'attribution d'un lot incluant la desserte du futur barreau Creil-Roissy.
- Gestion du parc de matériels roulants TER : Notre ambition est de nous assurer de la bonne réception en temps et en heure de nos matériels roulants neufs (commande de 19 Regio2N TET livrés entre juin 2022 et fin 2023, commande de 33 Regio2N XL livrés à partir de 2024). En parallèle, nous souhaitons conduire les opérations mi-vie sur 150 rames (TER 2NNG, XGC diesel, BGC bimode diesel-caténaire) à partir de 2021 jusqu'à 2028. Cette démarche s'accompagne du verdissement de notre parc TER diesel avant la fin du prochain mandat.
- Harmonisation de la politique tarifaire TER/CAR et création d'un système de distribution régionale indépendant de la SNCF.

### **II – Infrastructures ferroviaires et gares :**

- Sauvetage des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire.
- Réalisation et mise en service du barreau Creil-Roissy prévu pour fin 2025.
- Lancement des études du SEM Métropolitain, projet global de développement des capacités ferroviaire d'accès à la métropole lilloise qui inclut le REHF, et mise en œuvre des premiers projets et des études à l'accès à IDF (virgule mitry).
- Sauvetage des capillaires fret (notamment Mezy-Artonges, Compiègne-Lamotte, Valenciennes-Blanc Misseron Mons).
- Poursuite de la rénovation et de la mise en accessibilité et en sécurité (vidéoprotection) des gares, et poursuite du soutien au développement des pôles d'échange.

### **III / Grandes infrastructures fluviales et portuaires dont canal seine nord :**

- Réalisation du Canal Seine Nord Europe (mise en service prévue en 2028,
- Etudes des 4 ports intérieurs du CSNE et travaux d'aménagement pour 320 ha Marquion, Nesles, Noyon, Péronne
- Mageo et la poursuite de l'aménagement de la liaison Seine Escaut

#### **IV - Infrastructures routières, mobilités actives et du quotidien:**

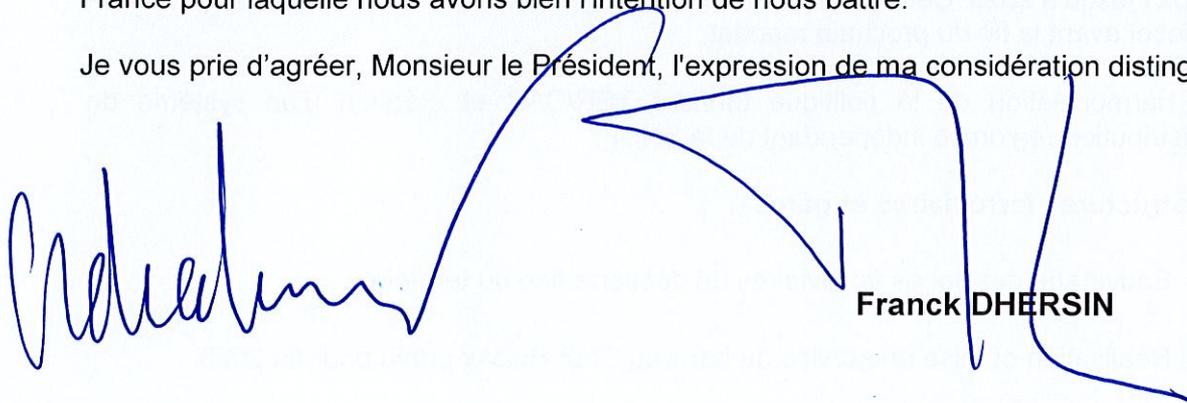
- Soutien plus massif aux infrastructures cyclables, et mise en place d'un plan vélo.
- Déclinaison de la LOM en lien avec les territoires.
- Poursuite de l'aménagement de la RN2 dans le cadre du pacte Sambre Avesnois Thiérache.

#### **IV - Gouvernance avec les territoires et les usagers:**

- Poursuite et amplification du travail de co-construction des politiques publiques avec les élus des territoires et les associations d'usagers.

Naturellement, nous restons à votre disposition si besoin pour échanger de nouveau, comme nous avons pris l'habitude de le faire, sur l'action du Conseil régional en direction des usagers des transports régionaux et sur mon projet pour la mobilité de la Région Hauts-de-France pour laquelle nous avons bien l'intention de nous battre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and curves, positioned to the left of the printed name.

**Franck DHERSIN**