

## DOSSIER DE PRESSE

Suite à la création de la nouvelle grande Région, les associations adhérentes de la FNAUT en Nord Pas-de-Calais Picardie ont le plaisir de vous faire part de la création de la **FNAUT Nord Pas-de-Calais Picardie**. Cette nouvelle structure, en continuité de l'actuelle FNAUT Picardie, a pour objectif de regrouper les associations qui oeuvrent à la promotion des transports collectifs ou alternatifs, et à la défense des intérêts de leurs usagers. Elle sera force de proposition en matière d'aménagement du territoire et des transports.

Les associations adhérentes de la FNAUT nationale sont d'emblée adhérentes de la FNAUT régionale, mais d'autres associations peuvent nous rejoindre de manière uniquement régionale, et nous travaillerons aussi avec d'autres associations d'usagers indépendantes.

La **FNAUT Nord Pas-de-Calais Picardie** rassemble dès à présent les associations :

- ADU ( association des usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon)
- Comité des usagers des bus d'Amiens Métropole
- Comité de sauvegarde Le Tréport -Mers
- GUTD (Groupe des Usagers des Transports en commun du Douaisis)
- LUTECE ( les usagers des transports de l'étoile de Creil et environs)
- "Trains de la Galère" (Etoile ferroviaire d'Amiens)
- UVN (Union des Voyageurs du Nord) (transports régionaux, départementaux et urbains en Npdc)

### • Pourquoi une FNAUT NPdC Picardie ?

Les usagers se sont regroupés en associations locales pour traiter les problèmes sur le terrain.

La FNAUT nationale, qui fédère 150 de ces associations locales et plusieurs autres Fédérations (des Usagers de la Bicyclette par exemple), relaie leurs demandes et est force de proposition sur les transports et l'aménagement du territoire.

Une déclinaison régionale forte est nécessaire car les Régions, surtout avec leur nouveau périmètre, ont une forte influence sur la mobilité : pas seulement les TER, mais aussi les Intercités et TGV et prochainement les cars départementaux, et elles orientent l'avenir des transports à travers les Contrats de Plan Etat Région et l'attribution des Fonds Européens FEDER.

Les grands enjeux en lien avec la création de la nouvelle Région sont pour nous :

### • **Les relations ferroviaires à améliorer d'urgence entre Picardie et Paris (nombreux trains supprimés ou en retard chaque jour)**

Le gros point noir qui concerne des milliers d'usagers est la relation de la Picardie avec la Gare du Nord à Paris, où il ne se passe pas de jour sans des retards ou plusieurs suppressions de trains notamment par manque de personnels, et ce malgré les plans d'urgence successivement promis par la SNCF. La FNAUT attend en particulier une amélioration de la maintenance, les pannes de matériel sont en effet la cause de nombreux dysfonctionnements.

### • **L'amélioration des liaisons entre la Picardie et le Nord Pas de Calais : Amiens Lille et St Quentin Lille bien sûr mais aussi Creil Lille, Creil Saint Quentin Maubeuge/Cambrai ainsi qu'entre Lille et Sambre Avesnois**

Toutes ces liaisons sont à améliorer ou même à créer. Il n'est pas admissible par exemple qu'un usager de l'Oise doive passer par Paris pour rejoindre Lille. La mise en place de ces liaisons devra être effectuée en concertation avec les usagers.

### • **L'amélioration des liaisons avec les régions limitrophes : Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine et Normandie**

En toute logique ces liaisons interrégionales devraient être du domaine des Intercités...

Les relations Lille-Amiens-Rouen doivent être accélérées et prolongées vers Caen.

La relation Amiens-Laon-Reims doit retrouver une cohérence pour éviter de passer par Paris en matinée.

Les relations Lille Metz ou Lille-Reims sont quasi inexistantes par TER de sorte que les billets sont proposés via Paris en TGV pour trois fois plus cher...

- **L'implication de la Région dans la sauvegarde des services Intercités ... et TGV**

Les lignes Intercités Amiens-Boulogne et St Quentin-Cambrai/Maubeuge sont menacées, et des lignes complémentaires devraient être créées (Lille – Metz par exemple).

Les dessertes terminales en TGV sur lignes classiques (Arras-Dunkerque et Arras-Douai-Valenciennes) sont aussi menacées. Ces dessertes terminales devraient être accessibles aux usagers TER pour un meilleur remplissage des trains.

La desserte d'Arras par les TGV Intersecteurs doit être améliorée au regard du bassin de population desservi.

L'appui de la Région est indispensable pour sauvegarder ces lignes et préserver la desserte des villes moyennes.

Rappelons qu'une correspondance en plus pour terminer le parcours en TER est vécue psychologiquement comme une heure de trajet en plus... et peut dissuader de prendre le train (aléa de la correspondance dû aux retards, suppressions, grèves locales, etc...).

- **Les relations transfrontalières (à recréer ou à améliorer fortement)**

La moitié du territoire accessible depuis Lille se trouve en Belgique. Or ces trains régionaux assurés par la SNCB, et dont les parcours français (mal desservis) sont sous la responsabilité de la SNCF et de la Région, sont peu fiables, souvent en retard ou supprimés au moindre aléa de part et d'autre de la frontière. De plus se procurer un billet vers la Belgique ne peut souvent se faire qu'au guichet, les formules tarifaires sont confidentielles, signe d'un désintérêt total pour valoriser ces relations.

En outre des relations TER complémentaires, éventuellement routières, sont à mettre en place vers le Kent (ce qui éviterait de faire un détour en TGV via Paris ou Bruxelles pour faire Calais-Ashford...) et pour remailer la frontière belge (Dunkerque-Furnes, Valenciennes-Mons, Maubeuge-Charleroi, etc...).

- **La qualité de service sur toutes les lignes régionales (retards, suppressions...)**

Le service des trains est souvent dégradé par des retards et des suppressions, qui deviennent vite insupportables jour après jour. Sans compter le manque de places disponibles, les guichets fermés, les automates en panne ou démontés, etc...

- **Une desserte adaptée aux besoins y compris en zone rurale (cadencement de qualité des TER omnibus)**

Trop souvent les « petites gares » n'ont qu'une desserte squelettique de 3 ou 5 trains par jour, qui manque de souplesse, et qui se révèle une catastrophe en cas de suppressions de trains.

- **L'amélioration de l'accueil dans les trains et dans les gares (présence de contrôleurs et d'agents indispensables pour effectuer services et informations aux usagers)**

Les usagers de Picardie se sont mobilisés contre la suppression des contrôleurs sur la ligne Beauvais Paris. La présence des agents étant assurée dans la convention SNCF Nord Pas de Calais, nous espérons que cette disposition sera étendue à l'ensemble de la région.

Les gares doivent permettre l'achat des billets (!) et avoir les informations accessibles aussi bien sur les trains que sur les autres services de transport disponibles, notamment en situation perturbée. Créer des pôles multiservices en gares.

- **Le développement des pôles d'échanges intermodaux**

Le TER ne sait pas tout faire, donc il y a des correspondances qui doivent être d'une grande commodité et assurées.

En outre les gares ne doivent pas seulement informer sur les trains, elles doivent être aussi une porte d'entrée vers la ville, avec un plan du quartier et toutes les informations utiles pour continuer son trajet (plan et horaires des cars ou bus urbains, etc...)

- **Mutualiser les schémas d'accessibilité des transports régionaux et respecter l'Ad'AP pour les personnes en situation de handicap dans la nouvelle Région**

Communication et consultation régulières avec les associations représentant les personnes handicapées

- **La tarification (excessive pour les usagers occasionnels, étude d'un pass régional, de tarifs « mini-groupes », coordination tarifaire avec les autres AOT, ...)**

Si on excepte les abonnés, les tarifs TER sont chers, voire astronomiques si on se déplace à plusieurs. Le prix du ticket occasionnel fait fuir les usagers, une tarification incitative et très dégressive avec le nombre de voyageurs doit être recherchée... comme cela se fait dans d'autres Régions et surtout à l'étranger (Belgique : 10 trajets quelconques pour 80 euros, Allemagne, ...)

- **Le barreau Roissy-Picardie**

Nous sommes favorables au barreau Roissy Picardie qui permet de valoriser le réseau existant en connectant les lignes à grande vitesse avec le réseau classique et d'offrir ainsi un vrai maillage du territoire grâce au désenclavement de la Picardie. Ce projet qui va dans le sens d'un report sur le transport collectif devra cependant s'accompagner d'un aménagement suffisant de la ligne classique Amiens Paris-Creil ainsi que des gares desservies, en particulier Creil et Roissy.

Ce faisant, la gare TGV Haute Picardie doit continuer d'avoir une desserte de qualité.

- **Le réseau express Grand Lille et la valorisation de l'étoile ferroviaire Lilloise**

Le projet de Réseau Express Grand Lille doit être poursuivi mais avec de meilleurs connexions aux réseaux existants (métro 4 Cantons par ex.) . Il faut en profiter pour valoriser l'étoile ferroviaire lilloise en l'intégrant complètement au projet de RER, pour aboutir à une desserte de qualité similaire aux S-Bahn qu'on trouve dans toutes les villes allemandes (voir le Cahier d'Acteurs UVN-FNAUT à ce sujet).

- **Un appui de la Région aux projets de transports urbains en site propre**

Les transports urbains en site propre sont la continuité nécessaire de la chaîne de transports : le TER ne suffit pas, le lieu de destination étant rarement près de la gare. Un transport urbain efficace et rapide est donc la clé du succès du report modal dans les villes. Nous pensons que la Région doit, aux côtés ou en substitution de l'Etat, inciter les villes à développer lds transports urbains bien plus performants que les bus (20 km/h de vitesse moyenne au moins).

- **Un plan vélo régional ambitieux**

Le vélo est le complément idéal du TER permettant de parcourir les derniers kilomètres pour rejoindre la gare. Les Régions ont déjà équipé de nombreuses gares d'abri vélo. Mais une politique d'ensemble est nécessaire pour créer des itinéraires sécurisés vers les gares et les établissements publics (et notamment les lycées), la Région doit y avoir un rôle de catalyseur. Les gares, les trains (y compris les Intercités) et les cars régionaux doivent évidemment être prévus pour l'accès des vélos.

En outre la carte du tourisme à vélo à proximité de nos voisins d'Europe du Nord doit être promue aussi en développant les véloroutes (Eurovélo4 le long du littoral, Eurovélo3 Paris-Maubeuge, etc..) (cf succès de la Loire à Vélo...)

- **La mise en place d'une fiscalité écologique régionale**

Les infrastructures (auto)routières sont souvent gratuites, alors que le réseau ferroviaire est à péage. C'est une inégalité de concurrence, cela favorise l'étalement urbain et une multiplication de trajets routiers, et le train apparaît de ce fait anormalement cher, ce qui doit être corrigé.

- **Une concertation régulière avec les usagers et leurs associations**

Les usagers peuvent s'exprimer dans les comités de lignes ou comités d'étoiles, qui ont lieu normalement tous les six mois. L'information autour de ces comités est insuffisante. Ces structures sont une bonne expression de la démocratie participative, mais ont davantage pour objet de gérer le quotidien que de préparer l'avenir, et les attentes fortes des usagers d'amélioration de la qualité du service sont rarement suivies d'effets visibles.

Nous attendons, d'une part un élargissement de la concertation vers les autres trains (Intercités, TGV,...) et avec les autres services (autocars,...), et d'autre part une meilleure anticipation des questions avec les associations (préparation des nouveaux horaires avant d'être mis devant le fait accompli, projets prévus, etc...). En Picardie des réunions régulières de concertation entre le Conseil Régional, la SNCF et les associations ont eu lieu sur les horaires, la convention ou les dysfonctionnements. Cette habitude doit être étendue dans le cadre de la nouvelle région.

#### **Contacts presse :**

Christiane Dupart 06 80 64 05 60 ; Gilles Laurent 06 01 88 97 19 ; Antoine Lamotte 06 73 50 58 86