



Compte-rendu de la réunion

COMITE D'USAGERS

BASSIN DE MOBILITE SUD DE L' AISNE

Soissons

28 mai 2024

Le Comité d'usagers du Bassin du Sud de l'Aisne s'est tenu le mardi 28 mai 2024 de 18h à 20h00 sous la présidence d'Olivier ENGRAND, Conseiller régional, Président de la Commission Transports, grandes infrastructures de transport, économie portuaire, affaires maritimes.

27 personnes ont assisté à ce comité (élus, usagers, associations, représentants des exploitants).

La présentation des thématiques abordées et les interventions techniques ont été assurées par la Direction des Services de Transport, la Direction des Infrastructures de Mobilités et du Canal Seine Nord Europe et les différents opérateurs de transports ferroviaire et routier opérant sur le bassin de mobilité.

Le diaporama présenté en séance complète ce compte-rendu.

1 - UN NOUVEAU FORMAT DE RENCONTRE

Un nouveau format de rencontres des usagers des transports collectifs organisées par la Région Hauts-de-France basé sur les 10 bassins de mobilité, tels qu'introduits par la LOM, et qui constituent une nouvelle échelle de collaboration entre acteurs locaux des mobilités.

Ces bassins de mobilité doivent permettre de mieux agir à l'échelle des déplacements du quotidien et d'assurer un meilleur service rendu aux usagers en coordonnant et structurant l'action des acteurs publics locaux de la mobilité.

C'est dans ce cadre que s'organisent ces comités d'usagers qui concernent l'ensemble des transports organisés par la Région Hauts-de-France.

2 - PRESENTATION DE L'ACTION DE LA REGION EN MATIERE DE MOBILITE

Depuis 2017, le réseau commercial régional de transport se compose d'une offre ferroviaire et d'une offre routière complémentaire par autocar (transport scolaire et lignes régulières)

Le transport ferroviaire	Les transports scolaires et interurbains
- 200 000 voyageurs quotidiens	- 240 000 voyageurs quotidiens
- 1 200 circulations quotidiennes de train	- 12 000 courses quotidiennes
- 360 gares et haltes ferroviaires	- 2 500 autocars

Pour cette offre, la Région y consacre :

- Exploitation annuelle de l'offre de transport : 850 Millions € en 2024 (55% TER / 45% autocars)
- Investissement :
 - Pour les transports régionaux : 1,2 Milliard € de 2017 à 2023
 - Sur les infrastructures intermodales : 879 Millions € de 2016 à 2024

Le plan vélo Hauts-de-France 2024-2028

- Un engagement continu de la Région : depuis 2016, la Région a soutenu pour 12,8 M€ d'infrastructures cyclables pour un linéaire de plus de 450 km d'itinéraires cyclables
- Un plan vélo axé sur 9 orientations : infrastructures, intermodalité, écomobilité scolaire, vélotourisme, filière industrielle du vélo, associations, international, Région employeur, sport-santé
- 2024 : démarrage d'actions sur l'écomobilité scolaire dans les lycées, un effet levier permettant de mobiliser 500 000 € sur le sujet, avec les partenaires.

Les infrastructures de transport soutenues par la Région sur le bassin

De 2016 à 2024, la Région s'est engagée à financer à hauteur de 108,6 M€ les projets d'infrastructures concernant la mobilité des habitants du bassin de mobilité.

Catégorie	Coût des projets (M€)	Engagement Région (M€)
Gares et haltes ferroviaires	20,3	11,2
Pôles d'échanges multimodaux	6,6	2,9
Infrastructures ferroviaires	107,3	80,5
Routes	50,0	14,0
TOTAL	181,3	108,6

Une politique tarifaire accessible, incitative et partenariale

- Des prix attractifs et adaptés à chaque usager selon leur profil et le mode de transport utilisé
 - sur le train : gratuité pour les étudiants boursiers, des cartes de réduction pour tous les âges, des tarifs adaptés pour les étudiants, apprentis, certaines catégories de demandeurs d'emplois, ...
 - sur le car : gratuité pour les étudiants boursiers, les jeunes de moins de 26 ans le week-end et les vacances scolaires), trajet à 1 €, des réductions pour les moins de 26 ans et les plus de 65 ans, ...

- Des packs Tourisme TER-Car depuis toutes les gares des Hauts-de-France : Château de Chantilly, Chemin de Fer de la Baie de Somme, Nausicaa, Louvre-Lens, Cité internationale de la langue française
- L'opération éTER chaque année : des billets aller-simple à 1 € vers des gares de destinations « mer », « nature » ou « ville »
- Des partenariats tarifaires pour favoriser les déplacements intermodaux (intégration tarifaire TER / Urbain et Routier / Urbain) ou inter régionaux (Grand-Est, Normandie, Ile-de-France) ou la Belgique

Un support billettique de transport (Carte Pass Pass) distribué sur les réseaux de transport régionaux, permettant de disposer d'un seul support pour les trajets sur les TER, les cars et les bus, métro et tram des réseaux urbains partenaires. La Carte Pass Pass permet aussi d'accéder à d'autres services soutenus par la Région (bornes de recharge des véhicules électriques, abris vélos sécurisés)

L'offre de transport ferroviaire et routière régionale sur le bassin

Sur les 458 communes du bassin, 36 % d'entre elles bénéficient d'une desserte commerciale régionale (hors transport scolaire).

L'offre ferroviaire sur le bassin est assurée par 3 lignes desservant 9 gares et 21 haltes ferroviaires. 7 de ces gares sont ou seront concernées par l'obligation d'un aménagement de stationnement vélo sécurisés. Sur les principales gares du bassin, quelque 113 arrêts quotidiens sont assurés permettant aux 266 000 habitants du bassin de prendre le train. Dans ces gares, quelque 1 830 000 voyages sont enregistrés chaque année.

L'offre routière commerciale est assurée par 40 lignes régulières et concerne 165 communes à destination de pôles du bassin (Soissons, Château-Thierry, Laon) ou de pôles extérieurs au bassin (Saint-Quentin, Reims). Environ 240 000 voyages commerciaux sont assurés par ce réseau chaque année sur le bassin.

Les perspectives régionales en matière de mobilité

- Apporter une meilleure visibilité de l'offre régionale de transport (site internet dédié, valorisation du réseau régional, matérialisation des points d'arrêts et la pose de livrée sur les cars)
- Améliorer la qualité de l'offre de transport (matériel plus confortables, véhicules accessibles, nouvelles solutions d'accueil – réservation, emport vélo)
- Adapter l'offre aux besoins de développement des territoires en adéquation avec les grands projets structurants)

3 - LES ECHANGES AVEC LA SALLE

La reprise des rencontres avec les usagers a été saluée et a permis notamment un débat sur quelques thématiques récurrentes.

Le vélo

➤ Les remarques des usagers

- Un matériel ferroviaire mal adapté pour l'emport vélo du fait de trains trop petits, trop bondés, engendrant parfois un entassement de vélos et de trottinettes au détriment des bagages
- La sécurité des voyageurs parfois compromise par cet entassement

➤ Les réponses apportées par la Région

- 3 pistes sont étudiées pour répondre de la manière la plus efficiente aux besoins de déplacements combinées train + vélo
 - Nécessité de distinguer les besoins du quotidien de ceux des loisirs
 - Achat de matériel permettant l'emport de 24 vélos
 - Mise à disposition dans les gares de vélos pour apporter une réponse aux premiers et derniers kilomètres (sans transport de vélos dans les trains)
 - Système de billet ou d'abonnement combiné TER – location d'un vélo (au niveau des territoires urbains proposant une offre de location de vélos)
 - Réservations mises en place par d'autres Régions font l'objet d'un examen

La qualité du service

➤ Les remarques des usagers

Sur le train

- Un matériel vieillissant
- Nombre de places insuffisant (surtout Coralia et Corail le week-end)
- Des retards fréquents des trains, voire des annulations de trains
- Une diminution des fréquences de service
- L'offre intermodale peu connectée
- Distribution des titres Ile-de-France Mobilités sur la ligne P quand les gares sont fermées
- Mise en œuvre de la réservation pour les TER exploités par Grand Est et crainte d'une perte de souplesse dans leur usage au quotidien
- Tarification de la ligne Vallée de la Marne exploitée par TER Grand Est
- Améliorer les interconnexions trains – cars voire avec les réseaux urbains

Sur le car

- Des temps de parcours parfois peu compétitifs par rapport à la voiture (trajet non direct)
- Une offre de transport trop réduite dans le Soissonnais, d'où la demande de mise en place de services supplémentaires et des fréquences augmentées.

➤ Les réponses apportées en séance

- Des livraisons de matériel ferroviaire qui interviennent des années après leur commande
- Des retards ou suppressions liées à des phénomènes structurels (infrastructures vieillissantes) ou conjoncturels (incidents sur les voies, dégradation post covid du nombre de conducteurs de train mobilisables)
- Une situation en amélioration constatée en 2024 : point régulier entre la SNCF et la Région sur la base d'indicateurs de qualité
- Les sujets de distribution sont en cours d'échange et de négociation avec Ile-de-France Mobilités
- La réservation mise en place par Grand Est n'est pas une obligation dès lors qu'on accepte de ne pas avoir de places assises. Une voiture avec accès libre mais avec un nombre de places limitées est prévue dans chaque TER
- La ligne Vallée de la Marne est exploitée par Grand Est d'où le souhait d'application de sa gamme tarifaire mais la Région Hauts-de-France protège ses abonnés en maintenant les prix Hauts-de-France en contrepartie d'une compensation financière versée à Grand Est
- Desserte du Soissonnais : nécessité de travailler en collaboration avec toutes les autorités concernées avec une étude qui doit pouvoir être réalisée par les services régionaux

Information voyageurs

➤ Les remarques des usagers

- Pas d'informations en cas de situation perturbée ferroviaire sur des suppressions d'arrêt

➤ Les réponses apportées en séance

- SNCF Voyageurs a mis en œuvre un programme d'amélioration de l'information voyageurs et travaille sur des messages spécifiques afin d'informer au mieux les clients sur les incidents.
- Les abonnés reçoivent une fiche digitale par mail.
- Une information enrichie sur Connect et une prise de parole à bord pour expliquer les incidents.
- Une fiche incident envoyée après la clôture de l'incident.
- Une communication régulière sur l'état des incidents.

Divers

➤ Les remarques des usagers

- La RN2 continue à être particulièrement accidentogène. Il est regretté que les aménagements en 2 fois 2 voies ne soient pas poursuivis jusqu'à Laon
- Volkswagen a arrêté la dernière ligne de fret conduisant à un report du trafic sur les routes d'où des phénomènes de thrombose à Villers-Cotterêts
- Le projet dit de la virgule, consistant à créer un barreau de connexion ferroviaire entre la ligne TER Paris-Laon et la ligne à grande vitesse qui dessert la gare de Roissy-TGV et l'aéroport Charles-de-Gaulle, est posé ;
- La question de la réouverture de la ligne La Ferté-Milon est posée

➤ Les réponses apportées en séance

- Les infrastructures ne permettent pas, en l'état, le doublement de toute la RN2. La Région rappelle l'accompagnement financier qu'elle a apporté pour aménager la partie nord de cette route nationale ;
- La position de Volkswagen est contraire aux engagements des autorités (cf mise en œuvre du Canal Seine Nord Europe). La Région compte demander des explications à Deutsche Bahn ;
- Les résultats de l'étude SNCF portant sur la virgule ont été publiés confirmant sa faisabilité technique et précisant les conditions et scénarios de réalisation. On estime le projet à 150 M€ d'investissement et à 20 à 30 M€ par an pour son fonctionnement. Le dossier n'est donc pas, d'un point de vue financier, bouclé ;
- La réouverture de la ligne La Ferté-Milon n'est pas raisonnable à ce stade. Elle n'est ni prévue, ni financièrement fléchée.