

## MOTION SUR LE PTA

Adoptée en assemblée plénière du CESER le 18 octobre 2022

Le Conseil Economique Social et Environnemental Hauts-de-France exprime *son inquiétude* sur le *plan de transport adapté (PTA)*, que la SNCF s'apprête à proposer au Conseil régional<sup>1</sup>.

S'il devait être confirmé, le plan de transport adapté constitue une modification significative de la *Convention TER 2019-2024*, telle qu'établie entre la Région et SNCF Mobilités. Or celle-ci est « *d'une importance majeure pour la vie des habitants et des territoires en Hauts-de-France, [par ce qu'] elle régit le quotidien de près de 100 000 voyageurs qui empruntent chaque jour le TER en Hauts-de-France pour effectuer près de 200 000 trajets.*

Sur un autre plan, elle correspond à un effort majeur de la collectivité régionale : « *Elle représente un budget conséquent pour la Région (500 millions d'euros/an environ - au titre du fonctionnement)* ». <sup>2</sup>

Enjeu de première importance pour les usagers des transports, elle l'est également pour les entreprises au sein de chacun des bassins d'emploi de la région.

Le CESER avait émis une contribution en 2018 : [Politique ferroviaire de transports de voyageurs](#) et un avis sur [La convention TER des Hauts-de-France \(2019-2024\)](#), en 2019.

Aussi, dans ce contexte qui marque un virage dans le développement des transports voyageurs régionaux, le CESER tient à rappeler certaines de ses préconisations figurant dans son avis de 2019 :

La question de la fréquence des trains et de leur ponctualité est majeure pour les usagers du train au quotidien dès lors que l'on se penche sur l'amélioration de la qualité de service. Le rapport 2018 de l'AQST (Autorité pour la Qualité de Services dans les Transports) soulignait déjà le mauvais classement des Hauts-de-France en termes de taux d'annulations et de retards. Le CESER souhaite qu'un changement de philosophie sur la question de la construction de l'offre de train ait lieu dans la perspective d'optimiser la production des trains.

« Le CESER réaffirme l'importance de construire une offre qui réponde aux besoins actuels et à venir en considérant les modes de vie et la diversité des citoyens ainsi que les projets de territoire. »

Ce projet de PTA (à la date du 14/10) résulte d'une situation aux origines multiples, pour certaines connues et dénoncées de longue date, qu'il faudra décortiquer afin d'en comprendre les causes : des moyens matériels et humains insuffisants, des moyens financiers en baisse, ... Il y aura lieu « en son temps » d'analyser toutes ces raisons qui n'ont pas permis une pleine mise en œuvre des engagements initiaux.

<sup>1</sup> *Le miroir du Nord* : <https://lemiroirdunord.fr/2022/10/12/ter-le-plan-de-transport-allege-vous-promet-des-mois-difficiles/>

<sup>2</sup> Avis [La convention TER des Hauts-de-France \(2019-2024\)](#), 2019

Pour l'heure, le CESER reconnaît que la situation appelle des mesures de rationalisation qui permettent de réduire, autant que faire ce peu, l'incidence pour les usagers des désordres constatés.

C'est en ce sens qu'il n'est pas en opposition de principe avec un PTA (plan de transports adapté), en observant, ce faisant, que la SNCF, prestataire pour la Région, s'est mise dans une situation nous imposant ce plan.

S'il est mis en place, celui-ci doit – à tout le moins – permettre de disposer d'une offre de transport plus fiable, puisqu'évitant les suppressions aléatoires et sporadiques, et même si elle est significativement réduite.

Toutefois, le CESER insiste pour mettre en évidence des points d'attention qu'il considère comme essentiels :

- Que les critères de définition de cette nouvelle offre soient clairs et transparents :
  - Choix des sillons retenus ;
  - Choix des lignes et raison(s) de ces choix (critères etc.) ;
  - Niveau de service minimum assuré et garanti ;
  - Désignation des territoires les plus impactés.
- Qu'il soit reconnu qu'il existe une obligation, morale plus que contractuelle, de respect des engagements de cette nouvelle offre de transport ;
- **Que la qualité du service constitue (fiabilité et régularité) un enjeu de premier ordre ;**
- **Que l'aménagement et le développement durable et équitable du territoire entrent en ligne de compte.**

La décision prise, il conviendra de se tourner vers l'utilisateur ; la transparence sur les modalités qui définissent les sillons retenus doit être de mise, ceci afin d'informer sur les raisons ayant conduit à supprimer leurs trains habituels.

Au-delà et face au constat d'un manque de confiance et de transparence entre les parties prenantes (CR / SNCF), le CESER s'inquiète de la gouvernance future ; l'expérience suggère fortement la nécessité pour la Région de s'entourer de « spécialistes transport » et de pallier le manque d'ingénierie dédié, tant pour monter les marchés que pour assurer un suivi de leur exécution.

C'est un sujet, déjà évoqué par le CESER, qui insistait, dans sa contribution de 2018 sur la nécessité d'une montée en compétence du Conseil régional.