



Région
Hauts-de-France

Le Président

Réf : DTR-2020-006776

Dossier suivi par : Anne-Françoise IRWIN

Tél : +33374271948

Mail : anne-francoise.irwin@hautsdefrance.fr



Commission Nationale du Débat Public
A l'attention des garants du projet Roissy-
Picardie
Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC
Monsieur Florian AUGAGNEUR
Monsieur Michel RIOU
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Lille, le 13 MAI 2020

Objet : Suites du rapport de concertation du projet Roissy-Picardie

Madame et Messieurs les garants,

Suite à la concertation du projet Roissy-Picardie, vous avez rendu le 18 mars dernier votre rapport. Je tiens à réitérer l'importance de ce projet pour la Région Hauts-de-France et l'assurance du soutien des élus régionaux à ce projet majeur pour le territoire.

Roissy-Picardie constitue **un projet essentiel pour l'accès à l'emploi** des territoires du sud de la région comme du nord du département du Val d'Oise. Le pôle de Roissy est en effet l'un des principaux pôles d'emplois pour les habitants du sud de l'Oise (12,8% des emplois de l'aéroport sont par exemple occupés par des actifs de l'Oise).

A ce titre le projet Roissy-Picardie s'inscrit parfaitement dans un projet destiné à favoriser les mobilités du quotidien, tout en limitant les impacts environnementaux et l'engorgement routier déjà constaté autour de la plateforme aéroportuaire. C'est pourquoi, il fait partie des projets majeurs du SRADDET Hauts-de-France.

Au-delà de la desserte TER, la liaison Roissy-Picardie permettra un **accès à la grande vitesse** pour une grande partie du territoire sud de la Région, et particulièrement Amiens.

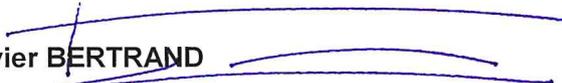
Par ailleurs, le projet Roissy-Picardie est un aménagement essentiel pour **l'accessibilité ferroviaire de la région à l'Île-de-France**. A moyen terme, la gare de Paris Nord, d'ores et déjà saturée, ne pourra constituer l'unique point d'entrée ferroviaire en Île-de-France et les possibilités d'accès ferroviaires à l'Île-de-France doivent être durablement améliorées. Le projet Roissy-Picardie, en permettant une connexion avec le réseau automatique du Grand Paris Express (ligne 17), permettra une diversification des portes d'entrée ferroviaires en Île-de-France.

Enfin, le projet Roissy-Picardie sera également un élément majeur pour le développement de l'intermodalité (fer / rail / transports en commun / aérien) et le report de la voiture vers les transports en commun.

J'ai bien noté les interrogations qui subsistent à l'issue de la concertation, en particulier quant aux engagements financiers, aux conditions d'accès au train pour les usagers du Val d'Oise, au niveau de service ou encore au développement de l'intermodalité autour de ce nouveau service ferroviaire.

Vous trouverez en pièce jointe les réponses aux questions auxquelles la Région Hauts-de-France est en mesure de vous éclairer.

Je vous prie d'agréer, Madame, Messieurs les garants, l'expression de ma considération distinguée.


Xavier BERTRAND

P.J. : Eléments de réponse aux demandes issues de la concertation.

Copie : Monsieur Franck DHERSIN, Vice-Président Transports et Infrastructures de transport



151, avenue du Président Hoover - 59555 Lille Cedex - Accès métro : Lille Grand Palais
Tél. (0)3 74 27 00 00 – fax (0)3 74 27 00 05 - hautsdefrance.fr

Rapport des garants sur la Concertation Roissy-Picardie Réponses de la Région aux demandes complémentaires

Point à préciser n°1

Il conviendrait que l'ensemble des signataires du Protocole d'intention relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie de mai 2017 précisent leur engagement au regard de la demande du public. Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fonction de « transport du quotidien » et, de fait, doit pouvoir répondre aux besoins réels des salariés concernés. L'analyse des contributions montre que la plage horaire annoncée dans le dossier ne répond que partiellement aux attentes des salariés de la plateforme aéroportuaire

Le Protocole d'intention entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie signé en 2017 donne le cadre prévisionnel du projet. Ce cadre sera à préciser ultérieurement par la Région, Autorité Organisatrice. Le travail de conception de la desserte va se poursuivre dans le cadre des procédures en vigueur pour les réservations de sillons horaires et en concertation avec le territoire / partenaires tel que prévu par la loi Pacte Ferroviaire.

Le projet Roissy-Picardie, un enjeu pour l'emploi en Région Hauts-de-France

Le pôle de Roissy constitue l'un des principaux débouchés d'emplois pour les territoires du sud de la région, près de 13% des emplois de la plate-forme aéroportuaire sont occupés par des actifs de l'Oise.

Le projet Roissy-Picardie s'inscrit bien à ce titre dans un *projet destiné à favoriser les mobilités du quotidien*, tout en limitant les impacts environnementaux et en limitant l'engorgement routier déjà constaté autour de la plate-forme aéroportuaire.

Plusieurs collectivités locales (en particulier au sud de l'Oise) ont anticipé la réalisation de cette ligne nouvelle et ont développé des projets de pôles d'échanges multimodaux et des projets urbains autour des quartiers de gare, en vue de permettre le développement d'activités en lien avec les usagers du train :

- Creil
- Compiègne
- Chantilly-Gouvieux
- Pont-Sainte-Maxence
- Clermont-de-l'Oise.

Les territoires se préparent donc à la fois à faciliter l'accès à un des plus grands pôles d'emplois de la région francilienne, mais aussi à optimiser les retombées démographiques et économiques du projet Roissy-Picardie.

La Région accompagne les projets d'infrastructures et d'accessibilité des gares et soutiendra, en lien avec l'ensemble des collectivités locales concernées, les projets d'aménagement indispensables au bon fonctionnement de la ligne nouvelle et au développement de l'intermodalité.

La Région Hauts-de-France accompagne techniquement et financièrement la réalisation des pôles d'échanges, qui s'inscrivent dans sa politique d'aménagement des abords de gare et des pôles d'échanges reprise dans le SRADDET.

L'adaptation des horaires aux besoins des salariés de l'aéroport de Roissy

Le Schéma de desserte a été préfiguré en 2015 et doit être affiné après l'enquête publique. Le protocole d'intention entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie signé en 2017 prévoit :

- que la circulation des TER sera organisée par la Région en qualité d'autorité organisatrice sur la base de trois allers-retours quotidiens (soit 6 trains) entre Amiens et l'Aéroport Charles-de-Gaulle TGV,
- que des circulations régionales cadencées entre Aéroport Charles-de-Gaulle TGV et Creil et Compiègne, à destination notamment d'usagers pendulaires seront également organisées par la Région.

Par ailleurs, il pourra être envisagé de prolonger les dessertes des trains existants (en particulier vers Saint-Quentin) afin d'assurer une meilleure desserte pour les habitants de l'Aisne.

Ce schéma est d'ores et déjà en cours d'élaboration et sera finalisé dès lors que la date de mise en service sera précisée par la commande des sillons nécessaires à la mise en œuvre des dessertes.

Lors de la concertation, il a été signalé que l'amplitude théorique annoncée de 6 h à 23 h n'était pas suffisante pour les salariés de la plate-forme travaillant en horaires décalés (de 4 h à 24h).

SNCF Réseau a précisé par ailleurs que l'extension des plages horaires devra faire l'objet d'une évaluation socio-économique afin d'en mesurer les impacts. En ce qui concerne les études acoustiques, l'hypothèse de progression des trafics est prise en compte.

L'élaboration de la desserte et sa mise en œuvre seront par ailleurs partagées lors de comités de desserte, instances permettant la concertation sur les propositions de l'autorité organisatrice.

La Région Hauts-de-France est engagée dans l'étude des schémas de desserte et les plages horaires des circulations à un stade amont dès à présent. Dès que le calendrier de mise en service de la nouvelle ligne sera suffisamment précisé la Région s'inscrira dans la procédure de programmation des trains et la réservation des sillons correspondants incluant notamment les comités de dessertes locaux institués par la loi Pacte Ferroviaire pour présenter les projets.

L'amélioration de la qualité de service

Lors de la concertation plusieurs participants ont fait part de dégradation de la qualité de service sur les lignes actuelles :

- manque de ponctualité des trains,
- matériel vieillissant,
- problème de capacité ...

En ce qui concerne l'amélioration de la ligne Amiens-Paris, la Région souligne que le temps de trajet moyen est plutôt de 1h pour les liaisons rapides (le temps annoncé de 1h27 prend en compte des trains rapides pour Paris et des trains omnibus qui n'ont pas vocation à amener des usagers à Paris mais essentiellement d'irriguer les territoires).

Toutefois, on constate que cette liaison dispose de trains vieillissants et sa régularité est catastrophique.

La Région Hauts-de-France a engagé plusieurs actions en vue d'améliorer la qualité de service dont :

- *l'acquisition de nouveaux matériels roulants : livraison de 19 Régio 2N entre 2022 et 2023 pour remplacer le matériel Corail*
- *l'homogénéisation du parc création d'une flotte d'une soixantaine de Régio 2N afin d'avoir qu'un seul type de matériel pour assurer les liaisons Picardie - Ile-de-France*
- *la modernisation des gares et le réaménagement des pôles d'échanges*
- *etc ...*

La Région cofinance par ailleurs des travaux d'infrastructures sur le nœud ferroviaire de Creil visant notamment à améliorer la qualité et la robustesse des circulations.

Par ailleurs, il existe dans la nouvelle convention d'exploitation du TER, un mécanisme de pénalités financières sur la mauvaise régularité des trains ; cette disposition doit inciter SNCF à progresser dans la qualité du service rendu.

Par ailleurs, la Région affiche dans le SRADDET la volonté de :

- Déployer des outils d'information de qualité permettant de sécuriser et de fiabiliser le parcours des usagers, que ce soit sur la régularité, la préparation des déplacements ou la gestion des situations perturbées.
- Rendre accessible l'offre de transport aux personnes à mobilité réduite (PMR) et, plus généralement, accompagner les publics les plus vulnérables dans leur mobilité.
- Moderniser les parcs de matériels roulants (trains et cars), particulièrement en termes d'accessibilité ou de nouvelles motorisations, afin de proposer aux habitants de la région des conditions de voyage confortables et attractives. Les futures acquisitions de matériel doivent permettre, entre autres, aux usagers de voyager assis, dans de bonnes conditions de transport (climatisation, prises électriques, ...), et d'être informés en temps réel.
- Expérimenter et innover dans les transports régionaux, spécialement en termes de qualité de l'air et de transition énergétique. La Région souhaite s'engager dans une démarche visant à décarboner au maximum le transport ferroviaire et des projets sont en cours d'études afin de trouver des alternatives à la traction diesel, par exemple trains au gaz naturel ou au biogaz, à hydrogène et trains hybrides.

Point à préciser n°2

Il conviendrait, pour assurer la complétude du dossier, pour plus de clarté, d'intelligibilité dans l'information diffusée, que les pouvoirs publics fixent le cadre de ces nouveaux accords de financement dès que possible, avant la Déclaration d'Utilité Publique, au regard des inquiétudes, préoccupations exprimées par le public quant aux aménagements annoncés mais non financés à ce jour mais aussi des engagements pris et rappelés dans des contributions

Le protocole de financement signé en 2017 par l'Etat, la Région Hauts-de-France et 11 collectivités territoriales des Hauts-de-France, comprend l'engagement de financer la quasi-totalité de la phase 1 (sauf la passerelle de Survilliers-Fosses et l'éco-pont qui ne représentent qu'environ 5% des coûts d'investissement) soit **271,9 M€** aux conditions économiques 2011, réévalué à **310,8 M€** aux conditions économiques de réalisation.

A ce jour la Région Hauts-de-France s'est engagée dans le cadre du protocole de financement signé en mai 2017 sur la 1^{ère} phase d'investissement à hauteur de près de 34% soit **92,4 M€** aux conditions économiques 2011, réévalué à **105,6 M€** dans le protocole de 2017 (hors contribution éco-pont).

Les engagements de crédits se font au fur et à mesure de l'avancement des différentes phases, à ce jour la Région finance à **62,5%** le programme de mise à jour des premières études préalables à la déclaration d'utilité publique (DREAL Hauts-de-France à 20,8% et DRIEA Ile-de-France à 16,7%) soit **946 375 €**.

Les coûts des différentes phases devront être précisés au fur et à mesure de l'avancement des études et des projets.

La Région Hauts-de-France s'engage à analyser, dans le cadre partenarial du comité de pilotage, les besoins de financement pour les aménagements annoncés mais non financés tels que la passerelle de Survilliers-Fosses ou l'éco-pont de Chantilly.

En ce qui concerne les aménagements de parkings tels que mentionnés dans la concertation, comme le souligne le rapport des garants, ceux-ci relèvent davantage des politiques publiques d'aménagement des différentes collectivités. Les besoins de financement seront examinés dans le cadre des politiques régionales le cas échéant.

Point à préciser n°3 :

Il conviendrait aux pouvoirs publics de préciser si l'exploitation optimale de cette gare a été étudiée pour répondre aux besoins des publics d'Amiens :

- Quelles intermodalités ?
- Quels horaires ?
- ...

Le Projet Roissy- Picardie ne doit pas remettre en cause le rôle, les fonctionnalités et la desserte de la gare TGV Haute Picardie. La Région n'est pas AOT sur la desserte grande vitesse de cette gare mais souhaite vivement que ces deux équipements viennent en complémentarité, répondre aux besoins des usagers des Hauts-de-France.

Point à préciser n°4

Il conviendrait que la Région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités, autorités organisatrices des transports, précisent leurs intentions quant à la politique tarifaire qui sera en vigueur sur cette liaison ferroviaire.

Il existe déjà des accords entre la Région Hauts-de-France et l'Île-de-France Mobilités pour permettre aux usagers de voyager plus librement et aux meilleurs coûts entre les deux régions. La politique tarifaire qui sera appliquée sera identique à celle utilisée et décrite ci-dessous.

1. La gamme tarifaire TER Hauts-de-France

a. *Les abonnements*

La nouvelle gamme Hauts-de-France propose un abonnement accessible à tous les habitants du territoire.

Soudure tarifaire

- soudure tarifaire autorisée pour les déplacements vers l'Île de France : les abonnés TER dont la gare de départ est située à moins de 75 km de Paris pourront combiner leur abonnement TER avec un pass Navigo (cf §2).

Publics étudiants et scolaires

- Etudiants boursiers : prise en charge à 100% via « Mon Abo TER étudiant » sur un parcours domicile- lieu d'étude/lieu de stage.
- Etudiants non boursiers de moins de 26 ans : abonnement à 88% de réduction en moyenne pour un ou deux trajets domicile- lieu d'étude/ de stage ou d'apprentissage.
- Élèves des Hauts-de-France : abonnement scolaire Hauts-de-France (remplaçant l'abonnement scolaire régional).

Personnels actifs des forces de sécurité

- Pass Securi'TER applicable sur tout le réseau TER Hauts-de-France (depuis le 1^{er} mars 2017).
- Gratuité pour les personnels actifs des forces de sécurité des Hauts-de-France pour leur parcours domicile-travail.

b. *Tarifs à destination des usagers occasionnels*

Tarifation solidaire disponible sur le réseau TER Hauts-de-France : tarif « coup de pouce »

- réduction de 75% sur l'achat de titre unitaire
- pour certaines catégories de demandeurs d'emploi, les stagiaires de la formation professionnelle, les allocataires de l'Allocation Adulte Handicapé.

Tarif « Ma carte TER Hauts-de-France » accessible à tous, sans conditions

- uniquement valable sur les trajets en TER Hauts-de-France
- non applicable pour les trajets effectués sur Transilien au départ des Hauts-de-France,
- 30 € /an ou 15 € /an pour les moins de 26 ans
- 50% de réduction sur les billets TER, au départ et à destination des gares des Hauts-de-France, y compris vers Paris et les départements de l'Eure ou de la Seine-Maritime.
- La réduction s'applique également sur les billets des accompagnants, dans la limite de 3 accompagnants par carte.

Cartes de réductions commerciales SNCF (carte « Avantage » jeune et senior...)

- réduction de 25% pour tous les trajets, tous les jours sur le réseau TER Hauts-de-France.

« Prix cassés » mis en vente chaque jour en ligne, en nombre limité

- pour toutes les origines-destinations du réseau TER Hauts-de-France.
- non applicables sur les trajets réalisés en Transilien.

3. Tarification pour les usagers de la gare de Survilliers-Fosses

Actuellement, les usagers franciliens peuvent emprunter les TER Hauts-de-France desservant les gares situées en Île-de-France, avec leur Pass Navigo.

Les lignes concernées aujourd'hui par cet accord sont les suivantes :

- ligne Paris-Nord – Crépy-en-Valois.
- ligne Paris-Nord – Beauvais

Pour le projet Roissy Picardie, il serait possible d'en faire de même pour la gare de Survilliers-Fosses, seule gare francilienne.

- **Les titulaires d'un Pass Navigo pourraient utiliser les TER entre la gare de Survilliers-Fosses et la gare de Roissy.**
- **Ce principe et ses impacts financiers seront à acter au travers de la convention à conclure entre Ile de France Mobilités et la Région Hauts-de-France.**

Il est à noter que les titulaires d'un Pass Navigo devront basculer sur du titre TER s'ils veulent utiliser la ligne vers Orry-la-Ville et au-delà.

Point à préciser n°5 :

Il conviendrait que les pouvoirs publics, les autorités organisatrices des transports concernées et SNCF Réseau précisent, de manière opérationnelle, l'articulation et la complémentarité des différents moyens de transports existants et futurs, voire leur priorisation, pour assurer la cohérence et l'efficacité du maillage. L'expression du public montre combien l'enjeu des mobilités sur le territoire est source d'inquiétude au quotidien. Cette préoccupation est prise en compte par les autorités organisatrices des transports, tant en Région Hauts-de-France qu'en Région Île-de-France. La liaison ferroviaire Roissy-Picardie a, notamment, pour objectif d'améliorer cette desserte au quotidien des deux Régions concernées.

Depuis longtemps la Région a, pour favoriser et développer l'intermodalité entre les différents modes de Transports, investi dans l'aménagement des pôles d'échanges mais aussi dans l'information multimodale et la billettique intermodale. Elle a par ailleurs confié au Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) et au Syndicat Mixte Hauts-de-France Mobilités des missions visant à développer des liens entre les différentes AOM pour notamment coordonner les différents services de transports.

La Région entend par ailleurs jouer pleinement son rôle d'autorité organisatrice de la mobilité régionale. Les grands principes sont établis par la LOM et dans le SRADDET en cours d'approbation dont les grandes lignes sont les suivantes :

1 - Planification régionale de l'intermodalité et planification régionale des infrastructures de transport

(Annexe n°4 du SRADDET)

1-1 – Objectifs

Faciliter l'accès en transports collectifs aux métropoles lilloise et parisienne :

- ***Maintenir ou renforcer l'offre ferroviaire***, avec en particulier la création de la liaison Roissy-Picardie
- Maintenir ou renforcer l'offre routière grâce à des lignes express, des lignes autoroutières, la desserte des entrées de villes et des pôles d'échanges, la diffusion à partir des pôles d'échanges
- ***Développer l'intermodalité pour faciliter le parcours du dernier kilomètre vers les zones d'emploi, de formation et d'activité***

Favoriser les déplacements entre les principaux pôles pour consolider l'armature urbaine régionale : dynamiser les relations entre les différents pôles en développant une offre performante autour de deux axes prioritaires, principalement aux heures de pointe.

Améliorer les dessertes péri-urbaines et l'accès de proximité aux pôles d'emploi et de services en proposant une offre alternative à l'usage individuel de la voiture et en optimisant l'usage du réseau régional ferroviaire et routier.

Travailler en complémentarité et en articulation avec les AOM urbaines :

- ***Améliorer la desserte des étoiles ferroviaires***
- Travailler à l'adéquation des points d'arrêt en milieu urbain et péri-urbain aux besoins de mobilité
- Maintenir ou développer des lignes routières de rabattement des territoires péri-urbains vers les pôles d'échanges urbains
- ***Développer l'intermodalité, en particulier dans le domaine de la tarification***
- ***Parvenir à un système intégré permettant à l'usager d'enchaîner les modes et réseaux sur l'ensemble de son parcours*** pour parvenir à sa destination finale, et en particulier aux zones d'emploi et de formation

Privilégier une approche transversale autour des priorités suivantes :

- Déployer des outils d'information de qualité permettant de sécuriser et de fiabiliser le parcours des usagers, que ce soit sur la régularité, la préparation des déplacements ou la gestion des situations perturbées
- ***Proposer une gamme tarifaire pour renforcer l'attractivité du réseau régional, faciliter les combinaisons avec les autres réseaux de manière à faciliter le parcours de l'usager***, en traitant à la fois l'amont (achat, distribution, validation) et l'aval (service après-vente)
- ***Améliorer les points d'arrêt du réseau régional*** en poursuivant la modernisation des gares et haltes ferroviaires ou routières, en lien avec la création de véritables pôles d'échanges multimodaux et avec les démarches engagées localement

- **Faciliter l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux**, en intégrant l'ensemble des services de mobilité. Les acteurs publics veillent à faciliter les combinaisons intermodales, que ce soit au travers de l'aménagement des espaces publics, de l'intégration tarifaire des différents services à la mobilité ou de la définition des offres de transport des différents réseaux
- Mobiliser des moyens adaptés et modernes pour faciliter les échanges et la concertation avec les usagers et les partenaires, par exemple pour qu'ils puissent participer à la définition des offres et à la vie des lignes
- ...

1-2 - Accès à l'Ile de France et rôle moteur de la liaison Roissy-Picardie

L'accès ferroviaire à Paris est d'autant plus compliqué pour les usagers de la Région que la gare de Paris-Nord, unique point d'entrée actuel, arrive à saturation. C'est pourquoi il est indispensable que les territoires du sud de la région puisse bénéficier de plusieurs points d'entrée en Ile-de-France tels que les projets Roissy-Picardie, Grand Paris Express et Charles-de-Gaulle Express.

Pour renforcer les potentialités de la liaison Roissy-Picardie, il est nécessaire de :

- favoriser l'intermodalité autour des gares afin d'irriguer de larges territoires,
- faciliter les liaisons entre les gares, les entreprises et l'habitat
- permettre la diffusion de l'effet Roissy-Picardie au-delà des quartiers de gare en améliorant l'accessibilité en transports.
- analyser les possibilités offertes par le projet de GPE afin de créer des connexions entre ce futur métro automatique et les lignes radiales classiques desservies par les trains venant des Hauts-de-France.

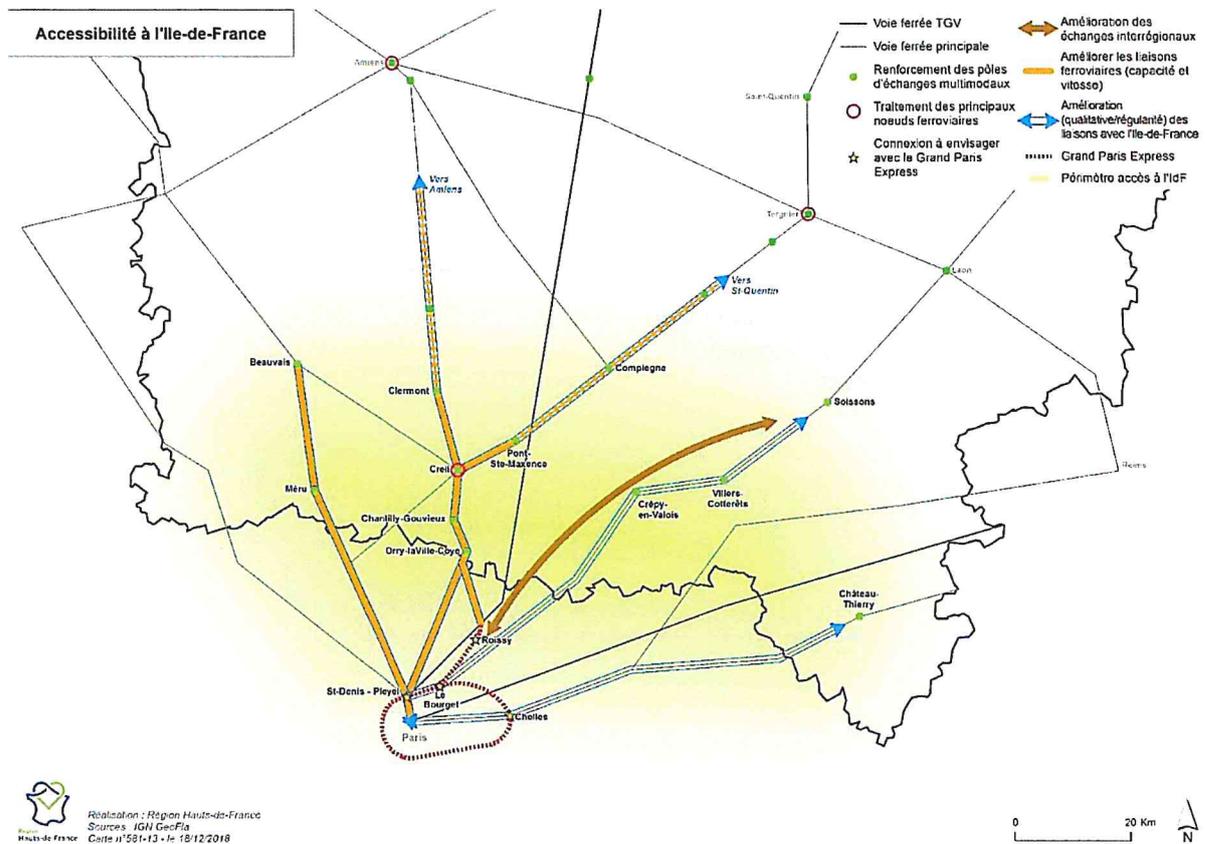
1-3 – Propositions d'actions visant à faciliter les échanges avec l'Ile-de-France

Renforcer l'accessibilité de la région parisienne en favorisant l'intermodalité :

- Diversifier les possibilités d'accès aux zones d'emplois en créant de nouvelles connexions avec le réseau de transport francilien : liaison Roissy-Picardie et connexions au Grand Paris Express dans la mesure du possible
- Développer les pôles d'échanges : capacité d'accueil, rabattement en TC et en mode doux, positionnement par rapport à leur accès et leur zone d'influence sur le sud de la région
- Améliorer l'articulation entre les services TER et Transiliens existants
- Etre vigilant vis-à-vis de la comptabilité des trains Ile-de-France et Hauts-de-France (hauteur de quais).
- Etudier l'augmentation de capacité des gares et des infrastructures de l'Ile-de-France recevant des trains des Hauts-de-France ainsi que les conditions d'accessibilité de ces trains dans les gares parisiennes
- Poursuivre les réflexions permettant d'améliorer la connexion du sud de l'Aisne à l'Ile-de-France et à la plateforme de Roissy (virgule ferroviaire de Mitry-Mory)

Améliorer les liaisons ferroviaires

- Conforter l'étoile ferroviaire de Creil comme porte d'entrée ferroviaire des Hauts-de-France sur l'Ile-de-France
- Gagner en robustesse sur les liaisons radiales desservant les gares parisiennes afin notamment d'améliorer la régularité des circulations
- Viser des temps de parcours accélérés, en particulier sur l'axe Paris-Beauvais
- Augmenter la capacité d'emport des trains (longueur de quai, capacité des gares) sur les lignes les plus chargées (par exemple : Compiègne-Creil-Paris).



2 – Le nouveau rôle de la Région défini par la Loi d'Orientation des Mobilités

La Loi d'Orientation des Mobilités promulguée en décembre 2019, confirme le rôle de la Région qui **devient « autorité organisatrice de la mobilité régionale » (AOM-R).**

Les ambitions de la Loi sont, entre autres :

- D'améliorer les mobilités du quotidien
- D'accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution en augmentant la part des déplacements en mode propre ou collectifs et en facilitant l'intermodalité.

La région devient chef de file de l'organisation des mobilités (dont l'intermodalité, la complémentarité entre les modes de transports et l'aménagement des gares) **et sera chargée d'organiser les « modalités de l'action commune » des AOM, notamment pour l'intermodalité** (dessertes, horaires, tarifs, information), **les pôles d'échanges** et les aires de mobilité en milieu rural

La loi précise que :

- les **bassins de mobilité** ne seront définis par la région qu'après concertation avec les autres collectivités (AOM locales, départements, communautés de communes même si elles ne sont pas AOM voire communes si elles sont AOM)
- **les régions doivent conclure un « contrat opérationnel de mobilité » dans chaque bassin de mobilité** avec au moins les AOM et les départements.

La loi énonce une définition des bassins de mobilité et envisage des bassins inter-régionaux

Toutes les AOM (y compris l'AOM régionale) devront créer un « comité des partenaires » dont la composition est fixée presque librement (*minimum imposé : représentants des employeurs et des usagers ou habitants*) ainsi que le mode de fonctionnement ; il devra être consulté sur toute évolution substantielle de l'offre et des tarifs, sur la qualité des services, l'information des voyageurs, l'instauration ou l'évolution du taux du versement mobilité et avant l'adoption du plan de mobilité.

Par ailleurs, en conformité avec le pacte ferroviaire adopté en 2018, la Région va mettre en place des Comités de dessertes. Ces comités de dessertes sont composés d'élus locaux (régionaux, départementaux et communaux), ainsi que d'associations d'usagers et de personnes à mobilité réduite. Ils doivent être consultés sur les projets d'évolution de la politique de desserte, de la tarification, de l'information des voyageurs, de l'intermodalité, de la rénovation et l'acquisition du matériel roulant. Ces consultations doivent se tenir « dans les délais compatibles avec la prise en compte de leurs avis avant la décision de l'AO.

Des thèmes de consultation spécifiques aux transports ferroviaires ont été précisés :

- politique de desserte et de correspondances,
- performance énergétique et écologique,
- caractéristiques des matériels

Points à préciser de la part du maître d'ouvrage :

1. Il conviendrait, dans la phase post-concertation, d'inclure au minimum Senlis et Clermont dans le dispositif d'information et de participation.

Lors des réunions de concertation les communes de Senlis et Clermont de l'Oise se sont exprimées sur la desserte de leur territoire respectif.

- Senlis n'est pas desservie par une ligne ferroviaire et a demandé le maintien du service interurbain au départ de Creil vers Roissy.
- Clermont-de-l'Oise, sur la liaison ferroviaire a souhaité des arrêts complémentaires sur la liaison TER Roissy-Picardie.

Le Protocole d'intention signé en 2017 entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie donne le cadre prévisionnel du projet. L'Annexe 3 de ce protocole porte sur le service TER et précise que :

« La mise en service de la liaison Roissy-Picardie sera l'occasion d'une révision du service ferroviaire existant au sud de la Région Hauts-de-France, afin de diffuser l'effet de cette liaison sur l'ensemble du territoire et d'adapter l'offre TER aux nouveaux besoins de déplacements. Cette refonte de l'offre existante, menée par l'autorité organisatrice régionale, sera initiée à partir de 2020, en concertation avec les territoires et les usagers, et fixée en 2022, conformément aux délais de commande des horaires par SNCF Réseau. Dans ce cadre, l'offre de transports sera améliorée et équilibrée entre les différents territoires, notamment l'offre de service entre Beauvais et Creil et entre Clermont et Creil. »

La Région Hauts-de-France s'engage :

- à concerner les différents partenaires, notamment la ville de Clermont, pour définir au mieux l'offre de service dès que le projet sera suffisamment avancé.
- à étudier les schémas de desserte et horaires intégrant cet arrêt et dès que le calendrier de mise en service de la nouvelle ligne sera suffisamment précisé pour que la programmation des trains et la réservation des sillons correspondants puisse se faire.
- à pérenniser l'offre interurbaine existante entre Creil et Roissy.