

Réponse au questionnaire TDIE

-question n°1 : « En 13 ans la Région Haute Normandie (c'est aussi vrai en Basse Normandie) a beaucoup investi : près de 500 millions d'euros dans le matériel roulant. Beaucoup reste à faire, notamment en infrastructures. Notre Région paye 30 années d'abandon dans la modernisation et l'électrification des voies. Ce retard pris notamment dans le secteur du Mantois nuit fortement à la robustesse du trafic entre Paris Rouen et Le Havre.

Sur le territoire normand lui-même de gros investissements seront nécessaires même si la compétence de la Région ne porte pas sur les infrastructures.

-question n°2 : « D'abord nous partons du postulat selon lequel le maillage régional de la mobilité doit être bâti autour du ferroviaire.

L'autre postulat repose sur notre ambition économique qui veut relancer l'industrie de notre temps en Normandie.

Il nous faudra joindre les deux réflexions, celle concernant le transport voyageurs en train et celle autour du fret ferroviaire. Elles sont indissociables si nous voulons un modèle économique viable du transport, des personnes et des marchandises.

Ce maillage doit conforter les lignes interurbaines, notamment celles qui relient les grands bassins de vie faisant région.

Nous poursuivrons la mise en œuvre de la billettique intermodale et zonale et nous veillerons à ce que les TER s'immiscent dans l'urbain à l'image de la Métropole de Rouen. Nous développerons avec les intercommunalités des points multimodaux en périphérie des agglomérations visant à faciliter le report modal vers les centres urbains

-question n°3 : Nous vivons un paradoxe intenable. Chef de file de la mobilité, premier investisseur, la Région ne bénéficie pas du versement transport. La seule ressource dynamique pouvant aider au déploiement audacieux de la mobilité repose modestement sur la TIPP. Il faut une réforme très large des modes de financement des collectivités et en revenir à une vraie décentralisation là où l'Etat recentralise à tout va.

C' est aussi pour cette raison que nous ne pouvons pas accepter les préconisations de la commission Duron, ou plus exactement cautionner les décisions qui pourraient en découler avec un transfert important de liaisons ferroviaire ou de morceaux de liaisons ferroviaires vers les Régions. C'est un désengagement supplémentaire de l'Etat vers celles-ci. Face à un tel bouleversement proposé, il est indispensable que la représentation nationale soit saisie de ce dossier et puisse apporter son avis sur un enjeu aussi important pour l'aménagement du territoire;

Nous veillerons, dans le cadre de la nouvelle convention nous liant à la SNCF, à ce que les usagers soient enfin dédommagés lors des retards, des suppressions de trains.

Nous veillerons également à introduire des critères bonus/malus sur la composition des rames, souvent inadaptées et sources d'inconfort pour les usagers.

-question n°4 : Notre liste milite pour la renationalisation des autoroutes partant du principe qu'elles relèvent de l'intérêt général alors qu'elles nourrissent actuellement des intérêts privés.

Nous sommes pour l'attribution d'un versement transport additionnel.

Plus généralement nous revendiquons la libre administration des territoires, donc une réforme de la fiscalité.

S'agissant de l'écotaxe, nous pensons qu'il faut la mettre en œuvre afin de dégager des recettes affectées au transport et surtout réparer l'inégalité de traitement faite entre le transport routier et le ferroviaire.

-question n°5 : Nous sommes d'accord si la sincérité de l'Etat est de mise. Il doit investir davantage et desserrer l'étau financier de la dette qui pèse sur SNCF Réseau comme d'autres pays d'Europe l'ont fait. On ne peut pas tout demander aux Régions : investir et faire à la place de l'Etat et de la SNCF. L'aménagement du territoire, c'est aussi l'affaire de l'Etat.

-question n°6 : En mettant en œuvre un plan Marshall du ferroviaire. Une mobilité vertueuse ne saurait se satisfaire de la loi Macron, d'un autre temps. Nous mettrons en place un Schéma régional de l'intermodalité bâti autour du ferroviaire.

-question n°7 : Les élus Front de Gauche souhaitent reprendre la main sur tous les modes de déplacement pour mieux travailler l'intermodalité physique et les correspondances intelligentes qu'elle sous-tend. De ce point de vue, la reprise par la région des cars départementaux doit en faciliter l'exercice tout en générant des économies. S'agissant du transport ferroviaire nous souhaitons que son statut public soit préservé et conforté : l'exemple douloureux de la privatisation du fret ferroviaire doit nous préserver du danger de la privatisation.

Nous n'opposons pas les modes de transport. Nous ne diabolisons pas les déplacements en car. Il faut partir de la chaîne intermodale mais chaque mode doit être hiérarchisé et dans cet ordre le train doit devenir premier.

-question n°8 : nous ne mettons de l'argent dans les déplacements routiers que s'ils répondent à cette stratégie. Nous considérons que le critère temps de trajet domicile/travail est celui qui motive la décision de prendre ou de ne pas prendre le train et les autres modes qui lui sont combinés.

Ceci étant les coûts pour les usagers ne sont pas neutres et notre proposition de gratuité pour les moins de 25 ans est ambitieuse. Elle répond à une demande sociale d'un public très affecté par la crise et a une vertu pédagogique dans le sens où les jeunes générations sont les voyageurs réguliers de demain.

Une tarification zonale nous paraît la mieux adaptée sur le territoire normand.

-question n°9 : il a été répondu à cette question dans la question n°7

-question n°10 : Les engagements pris par la Région d'ici 2020 seront respectés et évalués avec les associations représentant tous les handicaps.

Ce schéma d'accessibilité devra être amendé suite au transfert de la flotte départementale et des arrêts.

Nous veillerons à ne pas déshumaniser les gares concernées et mieux accompagner aussi les usagers dans le besoin.

-question11 : Le schéma de l'intermodalité constitue la base de toute action. Chaque collectivité a sa place mais dans un souci de complémentarité.

-question 12 : Les départements devront continuer à maintenir à leur frais les infrastructures. La place du transport routier dans la chaîne intermodale se situe entre les gares et les villes et les villages. Il pourra être envisagé provisoirement de donner une place à la route dans la politique régionale de transport en attente de remise en service ou en état de lignes ferroviaires nouvelles.

-question 13 : Aucun aménagement sur les pourtours de gares ne bénéficiera de concours de la Région s'il n'offre pas la gamme multimodale nécessaire aux territoires qu'elle dessert. Les cars Macron sont pensés monomodaux et visent les centres villes. Absurdité !

La nécessité de gares routières en centre -ville va revenir à la surface du dossier. Nous ne financerons pas de gares routières dédiées à ce type de transport dépassé et sans avenir.

-question 14 : D'abord nous redoutons le montant des transferts de charges des départements vers la Région. Des départements appauvris vont transférer à des Régions sans marges de manœuvre. Ceci étant, les élèves seront transportés à partir des réseaux existants. Ceux-ci devront à terme s'inscrire dans le schéma d'intermodalité. Les autorités académiques deviendront de nouveaux partenaires.

-question 15 : Il ne faut pas négliger la fracture numérique et il faut mettre sur un pied d'égalité chaque usager.

Ceci étant dit, le temps du trajet peut être utile et constituer un argument supplémentaire que la voiture n'offre pas. Les trains d'aujourd'hui et surtout ceux de demain doivent être connectés. L'information voyageur doit s'appuyer davantage sur ces technologies embarquées ou en gare.

-question 16 et question 17 : Les élus Front de gauche ont porté en Région le principe d'un système billettique intermodal et sans contact. Ils ont permis la mise en place d'une plate-forme qui permet de construire son itinéraire complet. Nous poursuivrons ce travail en l'élargissant à toute la Normandie. Nous poursuivrons l'aide financière accordée aux intercommunalités qui veulent investir dans la réseautique.

-question 18 : La Normandie promouvra l'Aéroport Deauville St Gatien comme porte d'entrée aéroportuaire. Cet aéroport devra monter en charge compte tenu de la situation géographique de la Région à l'extrême ouest de l'Europe. Clarifier l'enjeu aéroportuaire ne pourra qu'aider à l'affirmation de cette plate-forme ; c'est aux Normands qu'il revient de trancher ce débat et non à Bruxelles. La Région soutiendra la rénovation complète de l'aérogare de Deauville.

-question 19 : Le fret ferroviaire est un sujet essentiel dans une région où le portuaire et l'industrie sont omniprésents. La Sncf via ses sociétés comme Géodis est devenue le premier logisticien routier : c'est un comble ! L'autre raison du recul du fret ferroviaire vient de l'abandon de la technique du wagon isolé qui a contribué à éloigner les produits ou matériaux transportés de leur lieu de livraison et favoriser le trafic poids lourds. Il y a un avenir pour les centres de triage comme celui de Sotteville-les-Rouen.

A la direction de la Région, nous travaillerons à la mise en œuvre de plateformes multimodales entre le Havre et l'Île de France, donnant ainsi de la force au trafic ferroviaire et permettant la création d'emplois et valeur ajoutée dans notre territoire.

-question 20 : Avec 450km de façade maritime, des ports d'intérêts régionaux et deux grands ports, la Région ne saurait s'en désintéresser. Nous proposons d'ailleurs que soient regroupés dans une même instance tous nos ports pour y faire mole économique et favoriser ainsi la répartition des niches commerciales que peuvent permettre les grands ports

-question 21 : L'ensemble des ports maritimes normands conjuguent des activités économiques diverses. Le tourisme étant souvent facteur décisif de ce développement, notamment avec les ferries, d'où la nécessité de mettre chacun d'entre eux en connexion ferroviaire la plus directe possible, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.