

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
<b>PCF</b> <b>Sébastien JUMEL</b> <i>Un vent de colère, un souffle d'espoir</i>	<p>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 presté 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.</p> <p>Sur le territoire normand lui-même de gros investissements seront nécessaires même si la compétence de la Région ne porte pas sur les infrastructures.</p>	<p>«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.</p> <p>Ce maillage doit conforter les lignes interurbaines, notamment celles qui relient les grands bassins de vie faisant région.</p> <p>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</p>	Voir question 2.	<p>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 centralise 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 ferro-viaires 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 d ce dossier et puisse apporter son avis sur un enjeu aussi important pour l'aménagement du territoire;</p> <p>Nous veillerons, dans le cadre de la nouvelle convention nous liant à la SNCF, à ce que les usagers soient enfin dédommages lors des retards, des suppressions de trains.</p> <p>Nous veillerons également à introduire des critères bonus/malus sur la composition des décharges, souvent inadaptées et sources d'inconfort pour les usagers.</p>	<p>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.</p> <p>Nous sommes pour l'attribution d'un versement transport additionnel.</p> <p>Plus généralement nous revendiquons la libre administration des territoires, donc une réforme de la fiscalité.</p> <p>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.</p>	<p>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 de la SNCF.</p> <p>L'aménagement du territoire, c'est aussi l'affaire de l'Etat.</p>	<p>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.</p>
<b>PS</b> <b>Nicolas MAYER-ROSSIGNOL</b> <i>Chaque jour au service de tous les Normands</i>	<p>En Normandie, les TER fonctionnent dans l'ensemble très bien (ils figurent parmi les meilleurs de France)</p> <p>Au contraire, les lignes Intercités vers Paris, qui ne dépendent pas de la Région mais de l'Etat et de la SNCF, ne donnent pas satisfaction.</p> <p>Les efforts porteront donc en priorité sur les trains du quotidien. =&gt; défense des usagers de toutes les lignes, notamment ceux des lignes nationales : Paris-Granville, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Rouen-Le Havre. Aucun territoire ne doit être oublié.</p> <p>=&gt; mise en place d'une instance indépendante d'évaluation des transports copilotée avec des associations d'usagers</p> <p>=&gt; Investissement sur les centres de maintenance normands avec des emplois normands à la clé.</p>	<p>La Normandie a besoin d'infrastructures de qualité pour se développer.</p> <p>=&gt; plan d'investissement dans les infrastructures vitales (ferroviaire, numérique, aéroportuaire, routier dans certains cas précis, mais aussi fluvial et portuaire).</p> <p>=&gt; La région honorera ses engagements pris dans le CPER et le contrat Vallée de la Seine pour financer certains infras.</p> <p>La question des ressources financières des Régions demeure un sujet majeur sur lequel le gouvernement doit concrétiser ses engagements sur le transfert de la CVAE.</p> <p>Les transports sont un puissant levier en faveur de la cohésion régionale.</p> <p>=&gt; Nous proposons un renforcement de la desserte des transports reliant les deux anciennes capitales Rouen et Caen, mais aussi Le Havre afin d'instaurer un véritable réseau entre ces trois agglomérations.</p>	Voir question 2.	<p>La Région a investi près de 500 Millions d'euros depuis 2008 pour la rénovation du matériel roulant, mais aussi pour l'achat de rames nouvelle génération (trains Régionals). Il faut poursuivre ces efforts qui font de la région Normandie une des meilleures de France en matière de transport.</p> <p>la part du budget consacrée aux transports sera conséquente (les deux Régions consacrent au total près de 300M€ pour les transports dans leur budget).</p> <p>=&gt; TET : "Notre attention devra être portée sur la qualité du service ferroviaire des liaisons Intercités (liaisons vers Paris), relevant des compétences de l'Etat, qui n'est toujours pas à la hauteur par manque d'investissements de SNCF Réseau sur les infrastructures depuis de trop nombreuses années. Nous porterons la rénovation, que doit engager l'Etat, de l'intégralité des trains Intercités d'ici 2025.</p> <p>Quant à l'introduction de clauses dans la convention TER, c'est une piste à l'étude. Il faut renforcer les dispositifs type "bonus-malus" pour obtenir de meilleurs résultats.</p>	<p>Les Régions perçoivent aujourd'hui une partie de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), ce qui est contradictoire avec ses missions pour le développement des transports collectifs</p> <p>Pas favorable à une nouvelle taxe.</p> <p>Mais cela n'empêche pas de revoir le système fiscal.</p> <p>La Normandie "est la région la moins endettée et la mieux gérée de France". C'est cette bonne gestion qui permettra de financer les grandes infras nécessaires au quotidien des usagers.</p>	<p>"La clé du développement normand réside dans ses infrastructures"</p> <p>=&gt; Mise en œuvre d'un plan d'investissement dans les infras essentielles au développement (routière, ferroviaire, portuaire, numérique, aéroportuaire,...)</p> <p>=&gt; La région continuera de porter le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie auquel l'Etat s'est engagé.</p> <p>L'entretien du réseau actuel est indispensable. Mais la Normandie est aujourd'hui pénalisée dans ses liaisons avec Paris, c'est pourquoi une nouvelle infrastructure est nécessaire (LNPN).</p>	<p>Faire de la Normandie une "Eco-Région"</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Favoriser les déplacements sobres en énergie (vélos, aménagements électriques)</li> <li>2- Faciliter l'utilisation des TC (cartes sans contacts, tarifs préférentiels, transport scolaire gratuit pour collégiens et lycéens)</li> <li>3- Développement de nouvelles technologies plus respectueuses de l'environnement. " Je pense notamment aux Régionals, nouvelle génération de rames ferroviaires moins polluantes et plus performantes qu'un train classique."</li> </ol>
<b>UDI</b> <b>Hervé MORIN</b> <b>LA NORMANDIE CONQUERANTE AVEC HERVE MORIN</b> (programme)	<p>"Les échecs du parti socialiste :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des trains trop souvent en retard.</li> <li>- Des trains vétustes, sales et sans services à bord.</li> <li>- Des matériels défectueux et des rames bondées, souvent en nombre insuffisant pour accueillir tous les passagers.</li> <li>- Des liaisons supprimées sans réelle concertation.</li> <li>- De mauvaises dessertes et un cadencement inéquat avec les besoins des usagers."</li> </ul>	<p>"Nous voulons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des trains qui respectent les normands, c'est-à-dire à l'heure et cadencés correctement, plus modernes avec des services à bord et un accès à internet.</li> <li>- Des gares rénovées et accessibles aux personnes en situation de handicap.</li> <li>- Une navette régulière reliant Rouen et Caen en 1 heure, et toutes les 30 minutes aux heures de pointes ainsi que le maintien et le développement des lignes Caen/Tours et Paris/Granville.</li> </ul> <p>redonner à la région son autorité dans les négociations avec la SNCF.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer les connexions entre les trains, le bus la voiture et les deux roues et créer des aires de stationnement aux abords des gares.</li> <li>- Proposer une application innovante permettant de réserver en une seule fois tous les titres de transport nécessaires à un déplacement.</li> <li>- Accélérer la réalisation de la LNPN pour réduire les temps de trajet et en finir avec le désenclavement ferroviaire normand."</li> </ul> <p>Des aménagements routiers seront également réalisés pour désenclaver les territoires ruraux et améliorer les connexions entre les villes moyennes</p>	Voir question 2.				

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
<p>EELV Yanic SOUBIEN Normandie Ecologie</p>	<p>Malgré les efforts financiers des deux régions normandes lors du mandat précédent, la situation des transports et en particulier des TER normands n'est pas satisfaisante.</p> <p><b>TET</b> La région normande étant la seule des nouvelles régions à ne pas être desservie par une ligne à grande vitesse, l'efficacité du futur TER normand ne peut être dissocié de celle des quatre liaisons intercity Paris-Granville, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Rouen-Le Havre et Caen-Tours. L'état, autorité organisatrice des trains intercity, a une responsabilité particulière à assumer vis-à-vis de la Région Normande aussi bien par rapport à ces dessertes qui nécessitent à court terme des investissements d'infrastructures et de matériel roulant que par rapport à l'avenir des liaisons Intercités. Nous refusons le désengagement de l'état comme les perspectives de réduction de desserte sur ces axes (paradoxaux dans le contexte du projet LNP).</p> <p>Les villes de Caen, Rouen et Le Havre sont, à des degrés divers, mal desservies entre elles. Le cadencement et l'amplitude horaire de la liaison Le Havre – Rouen doivent être renforcés, la fréquence et la vitesse de la liaison Rouen-Caen doit être sérieusement améliorée. Pour les cas où une liaison ferroviaire n'existe pas, comme c'est le cas de Caen au Havre, une liaison directe par autocar devra être conventionnée par la Région</p>	<p>Les arrêts doivent être proches des besoins des utilisateurs. Pour encourager les personnes à mobilité réduite, en situation de handicap et les personnes âgées, ainsi que les jeunes parents avec enfants et bagages à prendre les transports publics, une attention particulière sera portée sur les aménagements.</p> <p>L'accès aux gares ainsi qu'aux têtes de ligne et arrêts importants de transport public doit être facilité en créant des parkings relais et des parcours sécurisés pour les vélos et piétons.</p> <p>L'amplitude du matin au soir devra être élargie de façon à ne pas provoquer la trop fréquente inquiétude du « dernier train ou bus de la soirée ».</p> <p>La mise en œuvre d'un véritable cadencement est souhaitable. Les services sujets à variantes, les horaires saisonniers, parfaitement déroutants pour l'utilisateur sont à proscrire.</p> <p>La correspondance entre les horaires des trains, des cars et des bus doit être effective.</p> <p>Les pôles de correspondance seront généralisés entre les arrêts de trains et les arrêts de bus et les déplacements en mode doux. Cela se traduira notamment par des aménagements d'accessibilité, de confort et de sécurité pour tous les publics</p>	<p>Voir question 2.</p>	<p>La part du budget régional consacrée au transport ne saurait augmenter dans des proportions importantes sans remettre en cause la consistance des autres politiques régionales (formation, éducation...). Nous veillerons en particulier à ce que l'état assume ses responsabilités concernant aussi bien les infrastructures ferroviaires que les liaisons Intercités. Nous plaiderons par ailleurs pour l'expérimentation en région de l'éco-taxe poids lourds.</p>	<p>L'expérimentation de la taxe kilométrique poids lourds fait partie des pistes de financement de la politique régionale des transports, pour autant que l'état daigne la ré-autoriser, et permettre ainsi la réutilisation partielle des investissements consentis à l'époque du projet national Ecomouv'.</p>	<p>Les régions normandes n'ont eu d'autre choix que d'accepter, au-delà de leurs compétences, de cofinancer la régénération et la modernisation des infrastructures, en particulier ferroviaires, au titre des CPER successifs, et ce afin d'assurer la pérennisation du transport public.</p> <p>En Basse-Normandie, des financements sur l'infrastructure ferroviaire ont été engagés dans le cadre du Plan Rail 2020. En Haute-Normandie, nous veillerons au respect des engagements concernant les lignes Bréauté/Fécamp, Serqueux/Gisors, Abancourt/Le Tréport et la trémie couverte de la rive gauche de Rouen.</p> <p>1/ Nous sommes favorables au doublement des voies entre Mantes la Jolie et Paris St Lazare via la Défense ainsi qu'à la construction de la gare de Rouen Rive Gauche, remède à la saturation de la gare de Rouen Droite et pivot d'un développement des transports régionaux et métropolitains.</p> <p>2/ Nous sommes défavorables à la réalisation du « Y » de l'Eure avec ses deux gares hors agglomération et à la section Mantes/Evreux. Nous proposons à moindre coût et au bénéfice des usagers prisonniers du mode routier, la réouverture de la ligne Evreux/Louviers/Rouen.</p> <p>Nous souhaitons l'arrêt des projets autoroutiers telle la liaison à péage A29-A13 (improprement nommée contournement Est de Rouen) et leur refusons tout financement régional.</p>	<p>Nous entendons déployer une politique globale afin de mettre à disposition de tous les usagers un service de transports publics régulier répondant à la majorité des besoins : trajets domicile-travail et domicile-études, courses, loisirs, famille, santé etc. Dans ce but, nous veillerons là aussi à ce que s'instaure une véritable entente entre les autorités de l'état, les autorités régionales et locales et pour quelque temps encore les autorités départementales.</p> <p>Pour des raisons écologiques et de sécurité, le service de transport public doit être structuré sur la base du mode ferroviaire et du tram-train.</p> <p>Notre programme comporte un important chapitre dédié aux transports :</p> <p>1/ Il s'agit également d'élaborer un schéma régional de mobilité en concertation la plus large possible avec les usagers et leurs associations, les différentes agglomérations et métropoles responsables des transports urbains, les cheminots et leurs organisations syndicales</p> <p>2/ Nous proposerons d'élaborer un plan rail normand pour le XXIème siècle.</p>

Candidat	Q7 : TER et concurrence du mode routier	Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire	Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs	Q10 : Accessibilité dans les transports
<p>PCF Sébastien JUMEL <i>Un vent de colère, un souffle d'espoir</i></p>	<p>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.</p> <p>S'agissant du transport ferroviaire nous souhaitons que son statut public soit préservé et conforté: l'exemple du loueur de la privatisation du fret ferroviaire doit nous préserver du danger de la privatisation.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Une tarification zonale nous paraît la mieux adaptée sur le territoire normand.</p>	<p>il a été répondu à cette question dans la question n°7</p>	<p>Les engagements pris par la Région d'ici 2020 seront respectés et évalués avec les associations représentant tous les handicaps.</p> <p>Ce schéma d'accessibilité devra être amendé suite au transfert de la flotte départementale et des arrêts.</p> <p>Nous veillerons à ne pas déshumaniser les gares concernées et mieux accompagner aussi les usagers dans le besoin</p>
<p>PS Nicolas MAYER-ROSSIGNOL <i>Chaque jour au service de tous les Normands</i></p>	<p>"Partout où l'initiative privée peut satisfaire un besoin avéré, elle doit pouvoir le faire. Mais pas dans n'importe quelle condition. Cette nouvelle offre de transport par autocar ne doit pas faire concurrence à l'offre TER. Je serai attentif à ce qu'elle soit complémentaire et régulée. La priorité de la SNCF doit être... le train! Si cette condition est respectée, cette nouvelle opportunité permise par loi me semble être de nature à améliorer l'offre de transports proposée aux Normands."</p>	<p>"La possibilité pour la Région de définir elle-même les tarifs du TER, comme toute autre autorité organisatrice, est essentielle pour garantir la pérennité de nos investissements dans les TER. Si cette disposition, qui va permettre à la Région de maîtriser (un peu) ses recettes, est une bonne chose, les tarifs proposés aux usagers devront nécessairement être attractifs et accessibles."</p>	<p>"Je suis favorable à ce que l'ouverture à la concurrence soit rendue possible, mais non obligatoire, comme l'a préconisé l'Association des Régions de France en 2014 dans son manifeste pour le renouveau du système ferroviaire. Par ailleurs, cette ouverture à la concurrence ne doit pas se traduire par un dumping social. Un cadre social harmonisé dans le secteur ferroviaire devrait alors être mis en place. C'est ce qui permettrait que l'ouverture à la concurrence soit porteuse d'innovations au service des usagers, et pas au détriment des cheminots."</p>	<p>"La Région mène une politique volontariste dans le champ du handicap, notamment en matière d'accessibilité. Sous l'impulsion de la Région, près de 100 millions d'euros ont été investis en 5 ans pour améliorer l'accessibilité et pour moderniser les gares normandes. Nous poursuivons nos efforts en ce sens au cours de la prochaine mandature avec l'objectif que toutes les gares normandes aient été rénovées et aménagées d'ici 2021. Ces travaux comportent la réalisation de passerelles et de souterrains accessibles, la mise en place de rampes ou d'ascenseurs pour faciliter la traversée des voies, ou encore le rehaussement de quais pour les personnes à mobilité réduite"</p>
<p>UDI Hervé MORIN <i>LA NORMANDIE CONQUERANTE AVEC HERVÉ MORIN</i> (programme)</p>				

Candidat	Q7 : TER et concurrence du mode routier	Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire	Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs	Q10 : Accessibilité dans les transports
EELV Yanic SOUBIEN Normandie Ecologie	Nous avons pris position dès l'annonce de ces premières liaisons par autocar. Nous sommes opposés à ces liaisons qui affaiblissent les liaisons ferroviaires existantes entre Le Havre, Dieppe, Rouen, Caen et Paris. Nous sommes tout à fait disposés à contester ces liaisons devant l'ARAF, même si malheureusement cette contestation n'est possible que pour les trajets inférieurs à 100km. En ce qui concerne les liaisons de ce type mises en place par la SNCF, nous indiquerons à l'opérateur ferroviaire l'incompatibilité entre la gestion du réseau ferroviaire normand et la mise en place de liaisons routières en concurrence déloyale avec celui-ci.	Au-delà des nécessaires tarifs sociaux, nous entendons organiser la politique tarifaire par la mise en œuvre d'une carte unique valable dans tous les transports avec des correspondances améliorées grâce au cadencement et à une meilleure amplitude horaire.	Nous sommes attachés à l'unicité du réseau ferré national, dont l'exploitation mérite d'être modernisée pour tirer le meilleur parti des infrastructures et équipements d'exploitation existants (cf. l'Allemagne ou la Suisse), notamment en matière de gestion des inévitables aléas. L'homologation des matériels gagnera également à être davantage traitée au niveau européen. Concernant l'exploitation, nous sommes demandeurs, depuis le début, de conventions entre la Région et la SNCF, d'une plus grande délégation de responsabilité aux responsables régionaux, voire territoriaux, de la SNCF, aujourd'hui écartelés entre la tenue d'objectifs nationaux d'entreprise, et la réponse aux attentes de l'autorité organisatrice régionale, traduites dans la convention.  Si la Région normande doit renforcer ses exigences par rapport à la qualité du service opéré par la SNCF, la liste Normandie Ecologie n'est pas favorable à l'organisation d'appels d'offres sur tout ou partie des liaisons TER normandes. Une telle ouverture à la concurrence n'ajouterait qu'à l'incohérence croissante du système ferroviaire, en faisant reposer sur la collectivité l'ensemble des responsabilités, y compris techniques, du transport ferroviaire à travers la définition des appels d'offres. Elle serait un frein supplémentaire à la nécessaire coordination des offres régionales, interrégionales et nationales.	Les arrêts doivent être proches des besoins des utilisateurs. Pour encourager les personnes à mobilité réduite, en situation de handicap et les personnes âgées, ainsi que les jeunes parents avec enfants et bagages à prendre les transports publics, une attention particulière sera portée sur les aménagements. (voir Q'2)

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre agglo et territoires ruraux	Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements	Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières	Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures
<p>PCF Sébastien JUMEL <i>Un vent de colère, un souffle d'espoir</i></p>	<p>Le schéma de l'intermodalité constitue la base de toute action. Chaque collectivité a sa place mais dans un souci de complémentarité.</p>	<p>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 attendant la remise en service ou en état de lignes ferroviaires nouvelles.</p>	<p>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'il 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.</p>	<p>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.</p>
<p>PS Nicolas MAYER-ROSSIGNOL <i>Chaque jour au service de tous les Normands</i></p>	<p>"Les déplacements du quotidien (pour travailler, pour étudier) doivent être rendus plus simples et plus faciles pour nos concitoyens, qu'ils habitent en ville ou à la campagne. Le renforcement de la coordination entre les différents modes de transport est un vecteur essentiel du développement de la mobilité durable. La Région étant le chef de file en matière d'organisation de l'intermodalité, je compte élaborer le Schéma régional de l'intermodalité dans la plus large concertation possible avec l'ensemble des partenaires concernés afin de répondre aux attentes de tous les territoires, notamment ruraux. Cohérence et complémentarité doivent être les maîtres-mots de ce Schéma."</p>	<p>"La route ne doit pas être un sujet tabou. Si nous investissons massivement en faveur de l'intermodalité et des modes de transports plus respectueux de l'environnement, la route demeure un élément important dans le maillage territorial de la région et dans la vie quotidienne des Normands. Je ne suis pas pour une Région qui ferait tout sur tout. La Région n'a pas vocation à financer tous les projets routiers puisque cela ne rentre pas dans ses compétences. Néanmoins, elle participera aux grands projets routiers structurants le territoire dans certains cas, notamment dans le cadre du Contrat de plan État-Région (contournement est de Rouen, travaux sur la liaison Alençon-Dreux, aménagements de la RD6014...) dès lors qu'ils présenteront un caractère stratégique et auront un enjeu fort en matière de sécurité."</p>	<p>"La Région va poursuivre la rénovation et l'aménagement des gares normandes engagé depuis 2005, qui comprend notamment la création de pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares. Ces aménagements favorisant l'intermodalité entre les différents modes de transports en commun, les autocars y ont bien évidemment leur place, à condition que l'offre proposée par les opérateurs ne vienne pas concurrencer l'offre proposée par la Région (notamment TER). La Région assumera ses nouvelles responsabilités et réunira toutes les AOT pour travailler en parfaite concertation."</p>	<p>"Parce que l'Éducation est notre priorité, la gratuité des transports scolaires régionaux sera mise en oeuvre en Normandie pour tous les collégiens et lycéens à compter de 2017. C'est bon pour nos jeunes. C'est bon pour le pouvoir d'achat des familles, en particulier pour celles qui résident en zones rurales et périurbaines qui doivent souvent dépenser davantage pour le transport de leurs enfants. Notre bonne gestion nous permet de prendre, et surtout de tenir, cet engagement."</p>
<p>UDI Hervé MORIN <i>LA NORMANDIE CONQUÉRANTE AVEC HERVÉ MORIN</i> (programme)</p>				

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre aggro et territoires ruraux	Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements	Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières	Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures
<p>EELV Yanic SOUBIEN Normandie Ecologie</p>	<p>Le fil directeur est de profiter du transfert de la compétence transport des départements à la Région pour mieux articuler, mettre en correspondance (et en harmonie tarifaire) les différents réseaux, éviter les doublons et veiller à ce qu'aucun point habité du territoire ne soit situé à plus de 10 minutes de voiture d'un arrêt de transport public.</p>	<p>Nous rejetons la création et le financement par la Région de nouvelles liaisons autoroutières telle la liaison A28-A13. Nous entendons mobiliser les moyens de la Région sur ses compétences et ce, afin de favoriser le report modal vers le ferroviaire et le fluvial.</p>	<p>Les pôles d'échanges multimodaux devront avoir comme principal objectif le rabattement sur le réseau ferroviaire.</p>	<p>Les transports scolaires départementaux, qui deviendront compétence régionale le 1 Janvier 2017, constitués en organisation spéciale, ne donnent pas satisfaction. C'est un service coûteux dont les véhicules sont sous-utilisés alors que personnel est affecté à des emplois trop souvent à temps partiel et à forte précarité. Les moyens attribués pour ce service pourraient être complétés afin d'assurer des fonctions complémentaires, tels des rabattements vers les gares TER ou le réseau public le plus proche.</p>

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billettique et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes
<p>PCF Sébastien JUMEL <i>Un vent de colère, un souffle d'espoir</i></p>	<p>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 surtout ceux de demain doivent être connectés. L'information voyageur doit s'appuyer davantage sur ces technologies embarquées ou en gare.</p>	<p>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 poursuivons ce travail en l'élargissant à toute la Normandie. Nous poursuivons l'aide financière accordée aux intercommunalités qui veulent investir dans la réseautique.</p>		<p>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.</p>
<p>PS Nicolas MAYER-ROSSIGNOL <i>Chaque jour au service de tous les Normands</i></p>	<p>"Je suis convaincu que l'amélioration de la connectivité des gares et des voyageurs constitue un outil important pour accompagner le développement économique de notre Région et œuvrer en faveur de l'attractivité du territoire. Quelques gares normandes sont aujourd'hui équipées en wifi. La gare de Vernon-Giverny dispose d'un espace de travail avec une connexion internet gratuite. Un espace connecté et équipé, dédié aux entreprises normandes, a été installé au sein de la gare Saint-Lazare à Paris à l'initiative de la Région. Nous devons poursuivre le travail engagé. Notre projet est de parvenir à équiper en wifi l'intégralité des trains et des grandes gares normandes. Nous développerons également un réseau de télécentres et espaces de co-working, notamment dans les gares."</p>	<p>"La mobilité est un enjeu majeur. Pour travailler, pour étudier. Nous mettrons en place à l'échelle de la Normandie une carte unique sans contact, sur le modèle de la carte Atoumod, pour voyager quel que soit le réseau de transport. Cette carte permettra aux Normands de se déplacer plus facilement sur le territoire et moins cher. Des tarifications spéciales (-50%) seront proposées aux étudiants et aux apprentis sur les transports reliant Caen, Rouen et Le Havre, avec une fréquence renforcée de la desserte. Les transports publics à tarification réduite peuvent aussi être un outil au service de politiques de solidarité : nous généraliserons par exemple le projet « la Mer à 1€ » durant tout l'été vers les grandes stations du littoral normand."</p>	<p>"Le numérique devient un outil indispensable à la mobilité. Une part croissante des voyageurs aspire à une information obtenue en quelques clics et en temps réel, prenant en compte leurs besoins et leur localisation. Dans le transport collectif (recherche d'itinéraires, consultation des horaires, billettique...) comme dans le transport individuel (covoiturage, autopartage, location par des particuliers de leur voiture...), le partage de données via le numérique est devenu incontournable. Je suis donc favorable au développement de l'open data dans les transports et à ce que la Région participe à l'élaboration d'outils à l'échelle normande (sur le modèle du site internet Atoumod en Haute-Normandie) qui permettent la transmission en temps réel d'informations facilitant la mobilité des Normands."</p>	<p>"La Normandie a besoin d'un aéroport offrant des destinations nombreuses et des tarifs abordables par tous. Parce que la bonne gestion de l'argent public est notre marque de fabrique, parce qu'un aéroport est une infrastructure qui coûte cher, une immobilisation de capitaux importante, il faut éviter le saupoudrage. Nous concentrerons donc nos efforts pour développer la plateforme régionale de Deauville-Normandie. C'est le choix qui a été fait il y a dix ans maintenant par les deux Régions, ainsi que la Ville de Deauville, sur la base d'une étude économique précise diligentée par les Chambres de commerce. Ce n'est pas un choix politique, c'est un choix économique. Cette stratégie porte aujourd'hui ses fruits et sera poursuivie, sans pour autant venir en opposition avec le développement de trafics spécifiques (voyages d'affaire à Caen-Carpiquet par exemple)."</p>
<p>UDI Hervé MORIN <i>LA NORMANDIE CONQUERANTE AVEC HERVÉ MORIN</i> (programme)</p>				

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billetique et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodrômes
EELV Yanic SOUBIEN Normandie Ecologie	<p>Nos objectifs en matière d'équité territoriale se traduisent notamment par une lutte contre la fracture numérique, et l'accès de tous les territoires à Internet. Contrairement à une idée reçue, cet accès ne diminue pas les besoins de déplacement mais peut permettre, à l'inverse, l'exercice d'activités plus variées en tous points du territoire. Les besoins de communication à bord seront de plus en plus prégnants, et feront même la différence entre la voiture individuelle (où les exigences de sécurité les contraignent progressivement) et les transports publics où le temps passé, même s'il peut apparaître plus important, peut être valorisé (repos, lecture, travail...). Le WiFi à bord deviendra donc progressivement la norme sur les services régionaux de transport public.</p> <p>Pour autant, une attention particulière doit être portée aux questions de santé publique et aux risques inhérents à l'exposition prolongée à des ondes de courte ou longue portée, plus particulièrement s'agissant des personnels roulants et des personnes électro-sensibles</p>	L'expérience haut-normande de la carte Atoumode doit être généralisée à l'ensemble de la Normandie. En accord avec les autorités organisatrices de transport locales, de véritables abonnements et titres multimodaux devront être créés.	Deux services régionaux préfigurent ce qui pourrait être une future plateforme de mobilité Normande: <a href="http://www.commentjyvais.fr/fr/">http://www.commentjyvais.fr/fr/</a> (Basse-Normandie) et <a href="http://www.atoumod.fr/">http://www.atoumod.fr/</a> (Haute-Normandie). Il s'agit de fusionner et d'améliorer ces services existants pour aller vers un système de recherche d'itinéraires d'adresse à adresse le plus simplifié et direct possible, tout en combinant la totalité des modes et services de transports disponibles sur le territoire.	Nous ne sommes pas favorables au développement du transport aérien à courte distance. La Région normande devra poursuivre la politique de concentrer ce trafic sur l'aéroport de Deauville.



Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
<p>PCF Sébastien JUMEL <i>Un vent de colère, un souffle d'espoir</i></p>	<p>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.</p> <p>A la direction de la Région, nous travaillerons à la mise en œuvre de plateformes multimodales entre le Havre et l'ile de France, donnant ainsi de la force au trafic ferroviaire et permettant la création d'emplois et valeur ajoutée dans notre territoire.</p>	<p>Avec 450 km 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</p>	<p>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.</p>
<p>PS Nicolas MAYER-ROSSIGNOL <i>Chaque jour au service de tous les Normands</i></p>	<p>"Avec près de 70 000 emplois en Normandie, la logistique est un domaine majeur pour l'économie régionale. La logistique est une activité transversale présente dans tous les secteurs d'excellence normands : automobile, agroalimentaire, aérospatial... Son importance en Normandie est liée à la position géographique stratégique de la région (Vallée de la Seine, premier complexe portuaire français avec Haropa) et à la spécificité industrielle de la Normandie à l'origine d'importants flux commerciaux. La filière logistique normande est structurée par un pôle de compétitivité (Nov@log) que nous soutiendrons. Favoriser le report modal depuis le port du Havre, premier port français pour les conteneurs, est un enjeu majeur. Après avoir soutenu le projet de plateforme multimodale sur le port du Havre, nous soutiendrons le développement du fluvial ainsi que le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors qui permettra de contourner l'axe historique (Le Havre-Rouen-Paris), actuellement saturé, pour le fret."</p>	<p>"Les ports normands constituent aujourd'hui le premier ensemble portuaire français. La Région a déjà fait la démonstration de l'intérêt de l'investissement public portuaire, notamment à Dieppe, à Cherbourg ou à Caen-Ouistreham. La vocation maritime de notre région est soutenue par la dynamique des Grands Ports Maritimes regroupés au sein d'Haropa. Les ports partenaires comme Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Fécamp et Le Tréport bénéficient avec Haropa d'une plus grande visibilité au niveau national et international. Le maillage des ports sur la façade Manche contribue à cette dynamique qui privilégie les complémentarités et non les concurrences stériles (l'industrie de l'éolien est développée au Havre mais les ports de Dieppe, Fécamp, Cherbourg, Courseulles-sur-Mer accueilleront de façon pérenne la maintenance des parcs offshore par exemple). Nous valoriserons toutes les activités maritimes : pêche, plaisance, réparation navale, énergies marines renouvelables, commerce maritime, en complément des Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre et pour satisfaire les besoins d'approvisionnement des entreprises locales. C'est aussi l'opportunité d'initier de meilleurs services portuaires – dragage, remorquage, gestion des ouvrages, mise à disposition d'équipements collectifs – en les travaillant à la bonne échelle, avec davantage de mutualisation, pour plus d'efficacité et une gestion optimisée de l'argent public. L'or bleu est une chance pour la Normandie. Nous la saisissons."</p>	<p>"Les ports normands, quels que soient leur taille ou leur statut sont attachés à la qualité de la desserte, routière, ferroviaire, fluviale et fluvio-maritime de façon à satisfaire en particulier les besoins d'approvisionnement des entreprises régionales. Excepté au départ des Grands Ports Maritimes, l'essentiel des liaisons des ports maritimes avec l'hinterland se fait par la route : 100 % à Caen-Ouistreham, Cherbourg, Dieppe ainsi que dans les ports de moindre importance. L'enjeu du transport non routier est contraint par la géographie et les coûts souvent onéreux des autres modes de transport. La gestion des flux passe par le portuaire maritime et fluvial et une articulation forte avec HAROPA et Ports Normands Associés, la mise en place de plates-formes intermodales, une coopération renforcée avec VNF, gestionnaire du réseau fluvial, des investissements assumés par la collectivité régionale y compris sur les ports fluviaux. Le contexte estuarien permet à terme de soutenir le mode fluvial de façon à ce qu'il devienne plus compétitif et de fait plus favorable au report modal. Dans une logique de diversification, les gestionnaires portuaires doivent de fait intégrer la problématique touristique. Le développement touristique et nautique de notre région, avec notamment l'accueil des plaisanciers et des croisiéristes, passe par la qualité des infrastructures portuaires et leur mise en réseau."</p>
<p>UDI Hervé MORIN <i>LA NORMANDIE CONQUERANTE AVEC HERVÉ MORIN</i> (programme)</p>			

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
<p>EELV Yanic SOUBIEN <i>Normandie Ecologie</i></p>	<p>Le naufrage du fret ferroviaire marque l'échec des politiques européennes et nationales ainsi que celle de la SNCF qui s'est retirée volontairement de ce secteur depuis de nombreuses années, sans que les nouveaux entrants ne fassent autre chose que d'occuper les créneaux les plus rentables anciennement assurés par l'opérateur historique. Nous agissons pour un changement fondamental de politique dans lequel la Région devra prendre toute sa place, même s'il dépasse de largement ses moyens et ses compétences. En particulier face à l'engorgement des grandes villes de notre région par le trafic routier, il faudra redonner toute sa place au fret ferroviaire diffus. Cette relance du fret ferroviaire diffus passe par différents aménagements, en particulier la réouverture du triage de Sotteville.</p>	<p>Nous sommes favorables à la poursuite de l'intégration entre les ports maritimes et fluviaux de la Vallée de la Seine et à leur coordination avec les autres ports normands, mais nous veillerons à ce que cela ne remette pas en cause la protection des espaces naturels de cette vallée et de l'estuaire. Les ports doivent prendre toute leur place dans la lutte contre le tout-routier en favorisant le mode ferroviaire, qu'il soit compact ou diffus, le mode fluvial et le cabotage maritime. Un raccordement du port de Caen-Ouistreham au réseau ferroviaire devra être étudié, comme la possibilité de renaissance de liaisons maritimes régulières directes à travers l'estuaire de la Seine, liaisons à fort potentiel touristique et symboles de l'unification normande.</p>	<p>Voir q°20</p>