

Elections régionales et territoriales des 20 et 27 juin 2021

Quelle politique des transports demain ? Cinq enjeux

Formulaire de réponse au questionnaire aux candidats

Logo de la liste :

Nom de la liste : Vivre la Normandie

Nom de la tête de liste : Hervé Morin

Partis et mouvements qui soutiennent la liste : Les Centristes, Les Républicains

Ce questionnaire a été réalisé par le conseil scientifique de TDIE, qui souhaite contribuer à l'identification, la reconnaissance et la meilleure compréhension des enjeux d'orientation des politiques publiques régionales en matière de transport, mobilité et logistique.

Il s'adresse aux candidats et candidates aux élections régionales et territoriales en France métropolitaine et dans les Outre-mer (Guadeloupe, Guyane, La Réunion, Martinique). NB : Pour faciliter la réponse aux questions, un dossier documentaire joint au questionnaire présente les compétences des régions et les principaux documents législatifs et administratifs dans le cadre desquels ces orientations politiques doivent être définies.

NB : un questionnaire spécifique a été réalisé pour le cas particulier de l'Île-de-France et le formulaire de réponse est accessible sur le site Internet de TDIE.

Les questions sont identifiées avec un numéro. Elles sont introduites par une petite mise en contexte et parfois détaillées en sous-questions afin d'aider les candidats à exprimer des orientations en cohérence avec les compétences des régions et tout éléments de contexte propre au secteur et à l'économie des transports.

Vous pouvez répondre directement dans ce document, sous chaque question, sans aucune limite d'espace, ou proposer un texte de réponse pour chaque enjeu. Nous publierons votre réponse sur notre site internet, sans rien en modifier. C'est pourquoi nous vous remercions de bien vouloir renseigner avec précision les informations de cette page de garde (logo, nom de la liste, nom de la tête de liste, et nom des différents partis et mouvements politiques qui la soutiennent).

Pour accéder à la présentation complète du dossier :

<https://tdie.eu/regionales-2021-cinq-enjeux-pour-une-politique-regionale-durable-des-transports/>

Cinq enjeux pour une politique régionale durable des transports

- I. ORIENTATIONS GÉNÉRALES 3
- Quels seront les principaux défis que devra relever votre Région pour les sept prochaines années, quels objectifs donnez-vous à la politique des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?
- II. FRET ET LOGISTIQUE..... 9
- Vous paraît-il opportun, voire nécessaire, que la Région développe une stratégie logistique, et si oui avec quels objectifs, et quels leviers ?
- III. LA RÉGION AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM) ET CHEF DE FILE DE L'INTERMODALITÉ : SERVICES DE MOBILITÉ ET GOUVERNANCE 15
- Considérez-vous nécessaire de faire évoluer l'offre, l'usage et la tarification des transports publics (ferroviaires et routiers), avec quels objectifs et quels moyens, financiers notamment ?
- IV. INFRASTRUCTURES ET INVESTISSEMENTS 26
- En matière d'investissement, quelles seront vos priorités, et comment envisagez-vous la négociation du futur contrat de plan État-Région ?
- V. INNOVATION ET RECHERCHE..... 30
- Souhaitez-vous que la Région participe activement au financement des programmes de recherche nécessaires à la mutation des systèmes de transport, et comment envisagez-vous de renforcer l'expertise des services de la Région sur les différentes dimensions de la politique régionale des transports ?

I. ORIENTATIONS GÉNÉRALES

1. État des lieux et objectifs de la politique des transports

Les politiques de transport, mobilité et logistique s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement, d'égalité territoriale et d'évolution des modes de vie. La répartition des activités (logements, lieux de travail et de production, commerces...) et les échanges numériques impactent les besoins et la nature des mobilités. La stratégie à long terme d'aménagement du territoire est développée dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

- Selon vous, quels seront les principaux défis que devra relever votre Région en matière de transport lors du mandat à venir ?
- Quels objectifs donnez-vous à la politique des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?
- Comment analysez-vous les conséquences de la crise de la Covid-19 sur les transports dans votre Région ?
- Considérez-vous que les conséquences de la Covid pourraient être durables sur les pratiques de mobilité ?
- Envisagez-vous de prendre des mesures particulières pour soutenir les acteurs de la filière transport, et si oui, lesquelles ?
- Le Brexit impacte-t-il les transports sur votre territoire ?
- Comment le prendre en compte dans la politique régionale de mobilité et de logistique ?

⇒ **Réponse :**

Les transports constituent un élément essentiel de l'attractivité de notre région, et de la qualité de vie des Normands.

Sa proximité avec l'Île-de-France est un atout majeur, car elle favorise les déplacements fréquents vers la capitale, pour faire de la Normandie une terre d'accueil pour des Franciliens en quête d'un mieux vivre, ponctuel à l'occasion de vacances ou de week-ends, périodique grâce aux maisons secondaires et au télétravail en développement massif, et bien sûr permanent avec les installations qui se multiplient actuellement ; mais aussi pour permettre aux Normands de développer leur activité, de se rendre facilement dans la capitale. Il est donc absolument nécessaire que la Normandie soit bien reliée, de manière fiable, à l'Île-de-France. C'est dans cet objectif que nous avons, dès 2016, engagé un immense chantier ferroviaire, avec la reprise des trains Intercités abandonnés par l'Etat, et qui étaient voués à ce moment-là, à une diminution progressive voire à une disparition sur certaines lignes : renouvellement complet du matériel roulant (40 rames pour 750 M€, puis 27 supplémentaires pour 480 M€), associé à une accélération massive des travaux de régénération des voies (500 M€ en plus des 250 M€ prévus aux CPER sur les voies et gares), la modernisation des outils de maintenance (130 M€ pour notamment un technicentre neuf près de Rouen), et la refonte des grilles horaires avec une croissance de l'offre de 20%, dans le cadre d'une convention d'exploitation renouvelée avec SNCF Voyageurs pour 10 ans, qui met un accent fort sur la qualité de services.

Mais il reste des choses à faire : en matière d'infrastructure, poursuivre les travaux de régénération dans le cadre du protocole d'accord conclu avec l'Etat (235 M€ partagés à 50/50 pour les 8 ans à venir), réaliser le « saut de mouton » en avant-gare de St Lazare, pour mettre fin au cisaillement des voies franciliennes et normandes, porter le projet de Ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), avec en particulier les sections prioritaires de Paris-Mantes et Rouen-Barentin.

Pour faciliter les déplacements des Normands, nous avons déjà rouvert plusieurs lignes après leur modernisation : Serqueux-Gisors, Bréauté-Fécamp, Le Tréport-Abancourt (avec la Région Hauts-de-

Régionales 2021 : quelle politique des transports de demain ? Cinq enjeux

Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE – Toutes régions (hors Île-de-France)

France). Nous lancerons des chantiers de réouverture de lignes ferroviaires fermées : Rouen-Louviers, Port Jérôme-Le Havre, Le Tréport-Abbeville (avec la Région Hauts-de-France), Glos Montfort-Honfleur, Motteville-St Valéry, Caen-Flers.

Nous poursuivrons donc notre politique en faveur du ferroviaire, mais sans négliger le routier, qui reste un mode de déplacement incontournable pour nombre de Normands et d'entreprises, un mode sans lequel il est difficile d'imaginer un développement économique et une qualité de vie au quotidien. Ainsi, nous soutenons la réalisation du Contournement Est de Rouen, nous poursuivrons les études en vue de la mise à 2x2 voies de la RN13 entre Evreux et l'A13, nous soutenons le Contournement Sud-Ouest de Cherbourg, la finalisation de la RN27 près de Dieppe, du Contournement Sud-Ouest d'Evreux, la mise à 2x2 voies d'Avranches-Granville, Flers-Argentan, l'amélioration de l'itinéraire Caen-Flers, etc.

Nous poursuivrons aussi les démarches engagées depuis 2016 avec l'ensemble des aéroports normands pour améliorer leur dynamisme et mettre fin à la méfiance stérile et contre-productive qui avait cours jusque-là. Nous poursuivrons nos investissements et projets sur les plateformes, à Deauville avec la nouvelle aérogare et la centrale photovoltaïque, à Caen avec la rénovation de l'aérogare et l'extension des capacités opérationnelles de la piste, notamment.

La COVID19 marquera à n'en pas douter une évolution forte dans la manière d'aborder les mobilités. Le développement massif du télétravail, qui restera vraisemblablement dans le temps, constitue une opportunité pour la Normandie, qui voit déjà de nombreux citoyens s'installer à la campagne, profitant du télétravail pour limiter leurs venues en Ile-de-France ou dans la ville dans laquelle ils travaillent à quelques jours par semaine. Nous avons mis en place une tarification ferroviaire adaptée à ce type de pratiques, le Flexi'Pass, qui offre une réduction de 20% par rapport à l'abonnement mensuel correspondant.

La COVID19 a également accéléré le développement du vélo, qui connaissait déjà un essor certain. Nous accompagnerons cette évolution par un grand plan vélo, touchant à tous les aspects de ce mode de déplacement, qui constitue aussi une filière économique, tant sur le plan du tourisme, que de la fabrication et réparation.

La COVID19, par son impact sur la fréquentation des transports collectifs, pose par ailleurs des questions sur le modèle économique, et sur la manière de se réinventer pour reconquérir des voyageurs. Toutefois, on peut penser que les habitudes reviendront assez rapidement, une fois la vaccination achevée et les restrictions sanitaires levées. C'est en particulier vrai pour l'aérien.

En matière portuaire, les 3 ports régionaux (Caen, Cherbourg, Dieppe) sont fortement concernés par le Brexit, puisqu'il s'agit de 3 ports Transmanche. Nous avons déjà investi plus de 20 M€ dans l'adaptation des infrastructures pour fluidifier et séparer les trafics, et pour mettre en place les contrôles réduits nécessaires. Si le Brexit et la COVID19 ont des effets négatifs importants sur les trafics en provenance de Grande Bretagne, les trafics avec l'Irlande ont en revanche connu une croissance énorme depuis le début de l'année. Cette croissance est en droite ligne avec le projet d'autoroute ferroviaire entre Cherbourg et Bayonne que nous portons avec Brittany Ferries.

2. Lutte contre le changement climatique

Lors du dernier sommet pour la planète le 12 décembre 2020, le secrétaire général de l'ONU a appelé les gouvernements à déclarer l'état d'urgence climatique dans leur pays jusqu'à ce que la neutralité carbone soit atteinte. Dans le cadre des accords internationaux et des textes européens, l'Union européenne et la France ont adopté des objectifs de neutralité carbone globale à l'horizon 2050 ; la LOM vise la neutralité carbone des transports terrestres à ce même horizon.

Le 11 décembre, les chefs d'État et de gouvernement de l'Union européenne ont décidé de rehausser l'ambition de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE à 2030 en la portant de -40 % à -55 % par rapport aux niveaux de 1990. En tant que chef de file pour le climat, l'air, et l'énergie et pour l'aménagement du territoire, et compte tenu de leurs responsabilités en matière de transport, les Régions devront contribuer à atteindre ces objectifs. Elles fixent leurs propres objectifs régionaux dans les SRADDET, avec lesquels les documents locaux d'aménagement du territoire (SCOT, PCAET, PLUi...) doivent être compatibles.

- Quels objectifs et quelles priorités vous donnez-vous pour décarboner et réduire les émissions des transports au niveau régional et sortir des hydrocarbures fossiles, et à quelle échéance ?
- Quelles actions comptez-vous mettre en place pour parvenir à vos objectifs ?
- Comment votre stratégie prendra-t-elle en compte les différentes externalités de chacun des modes de transport ?
- Envisagez-vous des mesures destinées à réduire les besoins de transport et les déplacements subis ?
- Quelles mesures comptez-vous prendre pour favoriser le développement de la mobilité électrique ?
- Quels dispositifs de suivi ou d'évaluation des mesures de décarbonation des transports souhaitez-vous mettre en place ?
- Comment intégrer dans ce processus les citoyens, les entreprises et la société civile ?

⇒ **Réponse :**

La décarbonation des transports sera un axe majeur du mandat.

Cela passera d'une part par la mise en place, sur la vallée de Seine, d'un vaste corridor Hydrogène, en collaboration avec la Région Ile-de-France. La Normandie a des atouts majeurs sur la production d'H2 décarboné : une électricité renouvelable issue des énergies marines renouvelables en cours de développement, et une électricité nucléaire produite par les 3 centrales actuelles, auxquelles s'ajouteront prochainement 2 EPR. Cet H2 permettra d'alimenter à la fois les usages industriels nombreux en Vallée de Seine, et les usages mobilités, notamment les bateaux fluviaux, les bateaux de services portuaires, les véhicules de services aéroportuaires, et bien sûr les transports collectifs (autocars, trains, autobus).

La Normandie est pionnière sur la distribution d'H2 pour les mobilités puisqu'avec le projet européen EAS-HyMob, la région est déjà dotée de 8 stations de recharge, dont celle d'Evreux va permettre le lancement, dès la fin 2021, d'un autocar H2 rétrofité depuis un moteur Diesel sur la ligne Evreux-Rouen.

Nous souhaitons également faire passer progressivement l'ensemble des autocars utilisés pour les services scolaires et interurbains de la Région à des motorisations propres : GNV, batterie, H2. En mobilisant les renouvellements de marchés avec les transporteurs et en renouvelant la flotte que la Région possède en propre.

Des expérimentations ont déjà été menées depuis 2016 avec de tels véhicules, permettant de disposer de retours d'expérience, et d'un retour des voyageurs qui avaient été consultés par enquête.

Concernant le ferroviaire, nous lancerons des trains H2 sur les lignes Caen-Le Mans-Tour et sur Paris-Granville, ligne sur laquelle une expérimentation à l'huile de Colza est en cours et a déjà permis, en seulement 7 semaines, d'économiser 1 150 tonnes de CO2. Nous mettrons également en service des trains à batteries sur certaines lignes plus courtes non entièrement électrifiées, comme Le Havre-Fécamp.

Par ailleurs, toutes les réouvertures de lignes envisagées se feront ou bien en électrifiant la ligne, ou bien avec du matériel à motorisation décarbonée.

Nous poursuivrons le soutien à l'acquisition de véhicules électriques pour les particuliers.

3. Financement de la politique de transport

Les transports représentent le premier budget des Régions (25,1 % de leurs dépenses en moyenne). Avec la crise sanitaire et la crise économique, les ressources des Régions sont soumises à un risque d'« effet ciseau » : diminution des recettes voyageurs du fait de la baisse de fréquentation, et contraintes budgétaires de la puissance publique du fait de la situation économique, alors que la transition énergétique appelle un effort d'investissement significatif dans le secteur des transports.

- Comment évaluez-vous l'évolution des sources de financement et de la capacité budgétaire des Régions en matière de transport, mobilité, logistique ?
- Faut-il envisager de nouvelles sources de financement ? Le cas échéant, lesquelles ?
- Les contraintes budgétaires issues de la crise sanitaire remettent-elles en cause les capacités d'investissement et les ambitions de la Région ?
- Faudra-t-il passer par une baisse de l'offre de services régionaux de mobilité ?

⇒ **Réponse :**

Le modèle économique du transport ferroviaire régional est historiquement très fortement financé, en particulier par les Régions depuis 2002, tant pour l'exploitation des services que pour les infrastructures. En Normandie, cela se traduisait par un financement de l'ordre de 160 M€/an pour l'exploitation des TER et des Intercités, et des engagements de l'ordre de 600 M€ sur 2015-2020 de la Région et de l'Etat dans le cadre des contrats de plans.

Le choix que nous avons fait en 2016 de reprendre en main les Intercités était un acte politique majeur : il consistait à reprendre en main notre destin ferroviaire. Cela s'est accompagné d'un chèque de 720 M€ de l'Etat pour renouveler le matériel roulant, et nous avons conçu avec SNCF un nouveau schéma de transport visant à mieux répondre aux attentes des voyageurs et donc susceptibles d'attirer plus de voyageurs. Nous avons pu obtenir de SNCF que la contribution de la Région reste identique à 160 M€/an avec une augmentation de l'offre de 20%.

Concernant les transports scolaires, nous avons progressivement harmonisé les tarifications sur l'ensemble du territoire, avec une participation familiale qui représente environ 10% du coût du service.

La COVID vient bousculer la question du financement des transports, du fait de la baisse, temporaire nous pouvons l'espérer, de la fréquentation. Ensuite, la crise pourrait bien donner lieu à des évolutions de la mobilité in fine favorables au transport collectif : le développement du télétravail pourrait permettre à des familles de s'installer plus proche de leur lieu de cœur, et de se rendre, quelques jours par semaine, sur leur lieu de travail. La prise de conscience environnementale est également de nature à faire évoluer les habitudes.

Mais c'est surtout l'amélioration de la qualité du service, tant en termes de ponctualité, que de confort et services offerts, qui est de nature à attirer de plus nombreux voyageurs, et donc d'augmenter les recettes.

Nous continuerons donc nos efforts massifs sur le ferroviaire, avec l'arrivée de 27 nouvelles rames en 2024-25, la régénération du réseau, la réouverture de lignes, la décarbonation des matériels, etc.

En dehors des recettes du trafic, il serait sans doute utile d'envisager une évolution des ressources des Régions pour financer l'ensemble de ces améliorations : partage du versement mobilité, part de TVA plus importante, etc.

Nous ne sommes en revanche pas favorables à la gratuité, sous quelle que forme que ce soit, du transport régional : il est d'une part légitime que l'utilisateur finance directement une partie du service qu'il utilise, plus, donc, que celui qui ne l'utilise pas. Mais surtout, d'autre part, à un moment où les transports collectifs font face à un vrai défi en matière de financement, notamment pour renouveler le matériel roulant vers des motorisations propres, pour régénérer le réseau et relancer des lignes, il serait particulièrement risqué de se priver d'une partie non négligeable des recettes : en Normandie, sur le ferroviaire, les recettes directes du trafic représentent (hors crise) plus de 50% du coût. La gratuité conduirait donc à se priver, annuellement, de plus de 220 M€ ! Sur les transports scolaires, en intégrant la perte de récupération de TVA, ce serait plus de 15 M€ dont serait privée la Région. Comment peut-on croire que le transport collectif normand se porterait mieux avec près de 240 M€ de moins pour le faire fonctionner chaque année ? Sur quelles dépenses régionales récurrentes les partisans de la gratuité envisagent-ils de rogner ?

Enfin, les études montrent un effet très limité voir nul de la gratuité sur le report modal depuis la voiture : ce n'est pas le prix qui conduit les voyageurs à changer de mode, mais l'offre et sa qualité, et pour développer l'offre et améliorer la qualité, il faut des moyens.

II. FRET ET LOGISTIQUE

4. Logistique

Les Régions intègrent de manières diverses les flux logistiques au travers de leur compétence d'aménagement du territoire et de développement économique dans leurs diagnostics et documents de planification. Alors que le premier Comité interministériel de la logistique (CILOG) s'est tenu en décembre 2021 :

- Vous paraît-il nécessaire que la Région développe une stratégie logistique via une planification territoriale (infrastructures, foncier logistique) ou une stratégie de soutien aux activités de transport de marchandise et de logistique ?
- Si oui, avec quels objectifs ?
- Quels leviers mobiliser pour atteindre ces objectifs ?
- Comment articuler cette stratégie régionale avec la stratégie portée par l'État ?
- Avec les éventuelles stratégies du bloc communal ?
- Quelle place souhaitez-vous accorder aux enjeux logistiques dans la politique d'investissement de la Région dans les infrastructures (route, fer, navigation intérieure, maritime, aéroportuaire, plateformes multimodales) et dans les zones logistiques ?
- Comment favoriser le transfert modal, la massification des flux et la réduction des nuisances environnementales du transport de fret ?
- Les données disponibles sur les flux logistiques de votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?
- Comment votre projet de développement économique pour la Région prend-il en compte les flux et stocks logistiques associés aux activités économiques du territoire ?
- Souhaitez-vous mettre en place un accompagnement particulier des entreprises et des commerces dans le cadre du développement du e-commerce ?

⇒ **Réponse :**

La Région Normandie a fait le choix, sans y être contrainte, d'intégrer un volet logistique au SRADDET, avec les objectifs suivants :

METTRE EN PLACE DE NOUVELLES COOPERATIONS INTRA ET INTERREGIONALES

- Connexions avec le schéma logistique adopté par la Région Ile-de-France en 2018.
- Une intégration plus forte entre les Ports de l'axe Seine.
- Coopération entre HAROPA et les ports régionaux.
- Coopération entre les Régions Normandie, Grand Est, Hauts de France, Ile-de-France ainsi qu'avec la façade atlantique.

DEVELOPPER UNE LOGISTIQUE CONNECTEE ET DURABLE

- Soutenir la connexion aux réseaux et aux corridors européens de transport.
- Améliorer la transmission de l'information entre les différents partenaires de la chaîne intermodale.
- Favoriser les liens entre les clusters logistique et numérique.
- Développer une offre de formation spécifique.
- Créer un observatoire régional des plateformes logistiques.
- Promouvoir la logistique durable.
- Accompagner la transition numérique de la logistique.

TRAVAILLER A DIFFERENTES ECHELLES

- Echelle internationale et nationale.
- Echelle régionale.
- Echelle locale (notamment les spécificités de la logistique urbaine).

INSCRIRE LES ENJEUX LOGISTIQUES DANS L'AMELIORATION DES INTERFACES VILLE-PORT

- Assurer la disponibilité de foncier dédié aux activités logistiques.
- Faciliter l'acceptabilité sociale des activités logistiques situées à proximité des centres urbains.
- Limiter ainsi les impacts liés aux activités logistiques (bruit, pollution...).
- Travailler à l'intégration architecturale et paysagère des bâtiments logistiques.

Nous avons récemment, comme déclinaison de ce volet, lancé l'élaboration d'un schéma de cohérence logistique, construit avec l'ensemble des acteurs de la filière, et copiloté par la Région et l'Etat.

Nous poursuivons ces réflexions, et nous faciliterons la mise en place d'une logistique multimodale, avec la mise en place d'infrastructures adaptées, comme la Chatière au Port du Havre que la Région finance à plus de 80%, la rénovation de la tranchée couverte à Rouen, la rénovation des écluses sur la Seine, le développement d'une liaison fluviale entre Caen et Paris, l'accompagnement à la mise en place d'embranchements ferroviaires dans les entreprises, etc.

Nous soutiendrons les initiatives visant à mettre en place des services ferroviaires entre les ports et leur hinterland, comme le lancement d'une autoroute ferroviaire entre Cherbourg et Bayonne.

5. Stratégie portuaire

La nouvelle stratégie nationale portuaire présentée en janvier 2021 propose de rassembler le système portuaire français autour d'un socle d'ambitions communes et partagées entre grands ports maritimes et ports décentralisés.

- Quels doivent être les objectifs de développement des ports régionaux ?
- Le cas échéant, comment coordonner leur développement avec celui des Grands ports maritimes (GPM) ?
- Souhaitez-vous que la Région prenne une part plus importante dans la définition de la stratégie des Grands ports maritimes (GPM) ? Avec quels objectifs et comment ?
- Comment souhaitez-vous que la Région participe au renforcement des liens des GPM avec leur hinterland ?

⇒ **Réponse :**

La destinée portuaire de la Normandie a été une préoccupation constante et majeure de notre mandat depuis 2016.

Concernant les 3 ports régionaux de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, nous avons mis en œuvre un plan massif d'investissement visant à accompagner le développement des EMR, notamment à Cherbourg avec l'installation d'une usine de pales et un hub d'assemblage, mais aussi à Ouistreham et Dieppe pour la maintenance des parcs ; et à soutenir le développement des liens transmanche sur les 3 ports, notamment dans le cadre du Brexit.

Nous avons mis en œuvre la fusion des 3 ports sous la bannière de Ports de Normandie, Syndicat mixte regroupant la Région, les 3 Départements et les 3 Agglos concernées.

Nous poursuivrons cette dynamique, qui a largement porté ses fruits.

Concernant les GPM, nous avons, dès 2017, fait des propositions audacieuses pour redynamiser les ports d'Etat qui ne cessaient de régresser en termes de parts de marché, et qui souffraient d'un manque cruel d'investissement de la part de l'Etat. Nous avons proposé, et nous continuerons à le faire, que ces GPM, désormais regroupés dans un établissement unique depuis le 1^{er} juin dernier, soient gérés par les collectivités, et en particulier par la Région, qui ont démontré leur capacité de réactivité et d'investissement massif.

Nous avons, dans le cadre de la construction du nouveau HAROPA, fait de nombreuses propositions, et nous avons élaboré, avec les acteurs économiques industrialo-portuaires, un document présentant nos ambitions pour les 5 ans à venir. Ce document, qui sera prochainement rendu public, sera notre feuille de route en la matière : miser sur les transitions industrielles, énergétiques, écologiques et numériques pour faire des ports de la Seine un leader européen.

6. Transport fluvial

- Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- La Région doit-elle participer ou faciliter l'aménagement des ports fluviaux et de leurs environs (entrepôts logistiques, quais d'embarquements...) ?

⇒ **Réponse :**

Le transport fluvial est une composante essentielle de la logistique multimodale que nous souhaitons encourager.

Nous avons déjà pris des engagements très forts en faveur de ce mode : financement de la Chatière du Port du Havre, rénovation des écluses de la Seine, participation au programme d'aide à la modernisation et à l'innovation de VNF visant les bateliers.

Nous accompagnerons les acteurs fluviaux et portuaires dans leurs volontés de développer ce mode de transport, notamment sur le volet de la décarbonation.

7. Fret ferroviaire

Conformément à l'article 178 de la LOM, un « plan de relance ferroviaire » sera très prochainement présenté au Parlement. La Commission européenne a fixé un objectif d'augmentation de 50 % du fret ferroviaire à l'horizon 2030.

- Souhaitez-vous que la Région contribue aux objectifs nationaux et européens de développement du fret ferroviaire, et comment ?
- Comment envisagez-vous l'articulation entre le développement du fret ferroviaire et le transport ferroviaire de voyageur ?
- Pourriez-vous envisager de lier, dans certaines conditions, des dispositifs de soutien aux entreprises à leur engagement de développer l'usage du fret ferroviaire (investissements dans le développement de la connexion au réseau ferré, installations terminales embranchées, hubs, etc.) ?

⇒ **Réponse :**

La Région contribue et contribuera largement aux investissements en faveur du fret ferroviaire en Normandie : modernisation et réouverture de Serqueux-Gisors pour offrir un itinéraire alternatif aux trains venant du port du Havre, confortement de la tranchée couverte de Rouen, rénovation des réseaux ferrés portuaires à Rouen et au Havre, régénération de la ligne capillaire fret Etrepagny-Pont de l'Arche, financement d'un terminal de ferroutage à Cherbourg pour l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Bayonne, régénération à venir des lignes Motteville-St Valéry et Dieppe-Envermeu, réflexions autour d'une route ferroviaire du blé reliant la Beauce au port de Rouen, etc.

Nous lancerons prochainement un dispositif de soutien à la création d'installation terminales embranchées en s'appuyant sur le régime d'aide récemment notifié auprès de la Commission européenne.

8. Transport routier de marchandise

L'essentiel des flux logistiques passe par la route. Les Régions peuvent participer au financement de plateformes logistiques, de stations d'avitaillement en carburants alternatif ou encore faciliter l'évolution de la motorisation des flottes par exemple.

- Quelles actions souhaitez-vous que la Région mette en œuvre pour accompagner la transformation du transport routier de marchandise ? Avec quels objectifs ?

⇒ **Réponse :**

Dans le cadre d'un vaste plan H2 que nous lancerons, notamment avec l'Île-de-France, nous souhaitons mettre en place les conditions permettant aux transporteurs routiers de basculer vers une motorisation H2. Nous accompagnerons le déploiement de stations d'avitaillement.

III. [LA RÉGION AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ \(AOM\) ET CHEF DE FILE DE L'INTERMODALITÉ : SERVICES DE MOBILITÉ ET GOUVERNANCE](#)

9. [Réseau structurant de desserte, multimodalité et transport scolaire](#)

Les Régions sont compétentes pour l'organisation des services de mobilité ferroviaire et, depuis le transfert des compétences des départements par la loi NOTRe (2015), elles le sont aussi pour les liaisons interurbaines par car et pour le transport scolaire. Le réseau structurant régional de mobilité est désormais multimodal. Le matériel roulant et son renouvellement constitue un levier important pour l'accessibilité et la qualité de l'offre de mobilité régionale.

- Considérez-vous nécessaire d'accroître l'usage des transports publics ? Si oui : comment ?
- Quels sont les projets de développement de l'offre de transport tant en matière routière que ferroviaire que vous souhaitez porter ?
- Comment envisagez-vous la prise en charge des problèmes de sécurité (notamment pour les femmes et autres groupes vulnérables), de fraude, et d'incivilités dans les transports ?
- Quelle est votre stratégie pour réduire les émissions de la flotte de véhicules de transport public ?
- Quelle place souhaitez-vous donner aux usagers et au Comité de partenaires dans la définition des orientations en matière de mobilité et dans le suivi de la qualité de l'offre de mobilité ?
- Souhaitez-vous faire évoluer le réseau de transport scolaire ?
- Pour répondre à quels objectifs ?
- Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?

⇒ **Réponse :**

Une bonne partie des réponses figure en réponse aux questions 1, 2 et 3.

Concernant la mise en accessibilité des réseaux, la Normandie est aujourd'hui la Région la mieux placée en France en termes de mise en œuvre de son schéma d'accessibilité des gares. Nous poursuivrons ces efforts, et compléterons ce schéma avec des gares supplémentaires pertinentes.

Nous avons par ailleurs mis en place des dispositifs d'aide aux gestionnaires de voirie pour la mise en sécurité et en accessibilité des arrêts de transport scolaire et interurbain.

Concernant la concertation, un dispositif complet a été mis en place en 2017, permettant d'associer les associations de voyageurs et les élus, à différentes échelles, aux évolutions du service de transport régional.

Dans le cadre de la LOM, nous ferons évoluer ces instances pour tenir compte de la prise de compétence de la très grande majorité des EPCI en Normandie. Une présence des usagers sera évidemment prévue. Mais nous privilégions aussi un dialogue permanent avec les associations.

10. Exercice de la compétence mobilité dans les « zones blanches »

La LOM a permis de couvrir l'ensemble du territoire français d'une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) : là où les communautés de communes n'ont pas pris la compétence, c'est la Région qui est AOM par substitution. La coordination entre les politiques régionales et locales se fait au travers de contrats opérationnels de mobilité, signés dans chaque bassin de mobilité (regroupements d'AOM définis par la Région).

- Selon vous, quels types de services de mobilité peuvent améliorer l'accessibilité dans les zones peu denses ?
- Selon quelles modalités peuvent-elles être mises en place (financement, gouvernance) ?
- Quel doit être le rôle de la Région dans les territoires où elle est AOM par substitution ?
- Dans les autres territoires ?

⇒ **Réponse :**

En Normandie, tous les EPCI à l'exception de 4, ont fait le choix de prendre la compétence mobilité. Nous les y avons encouragés, en proposant un socle régional, qui pourra être formalisé au sein des futurs contrats opérationnels de mobilité.

Cette offre comprend l'offre actuelle et les dispositifs disponibles d'ores et déjà – pouvant se traduire en cinq volets :

1. Une offre de transport multimodale

La Région propose une offre de services de transport régional baptisée NOMAD, réunissant les services ferroviaires, routiers interurbains, scolaires, et lorsqu'ils existent les services de transport à la demande (TAD).

Cette offre régionale est construite avec le train comme colonne vertébrale du réseau, qui a fait l'objet d'un développement très sensible en 2020 dans le cadre de la prise en main des Intercités, et doit s'articuler avec les autres offres de transports collectifs déployées à l'échelle des agglomérations, dans une logique de report modal vis-à-vis de l'autosolisme.

Le transport scolaire constitue un élément majeur de l'offre de transport de la Région. Depuis le transfert de cette compétence en 2017, la Région a lancé un important chantier visant à apporter un meilleur service aux familles, à travers un portail d'inscription unifié et modernisé, une harmonisation des tarifs y compris pour les élèves se déplaçant en train, un système d'information des familles en temps réel, une plus grande liberté de choix dans le mode de transport. L'ensemble de cette offre de transport scolaire continuera d'être mise en œuvre, en lien étroit avec autorités organisatrices de second rang qui jouent un rôle essentiel, et pourra être proposée en délégation de la part d'autorités organisatrices de la mobilité.

Une attention particulière est également portée sur l'articulation entre les services de transport régionaux, train et autocar, et les modes de transport urbain : des démarches de type RER métropolitain sont en cours sur les aires urbaines de Rouen et Caen, et plus généralement des interventions sont menées et projetées sur les infrastructures, les gares et pôles d'échanges, la tarification, l'intermodalité avec les réseaux urbains et les modes actifs, mais aussi sur la communication et l'information voyageurs.

2. Une offre de mobilités innovantes ou actives

La Région a développé le service NOMAD Covoiturage sur certains territoires (actuellement douze), de manière expérimentale.

La Région mène également une politique en faveur du vélo, dont l'ambition va encore se renforcer. Elle vise à :

- Favoriser le développement d'infrastructures vélo sécurisées et les continuités cyclables
- Développer le stationnement vélos pour favoriser l'intermodalité
- Développer l'éducation à la pratique et la sensibilisation du public (publications, évènements de découverte)
- Inciter à la mise en œuvre de plans de déplacement vélo dans les établissements scolaires
- Intégrer la problématique de l'accessibilité à vélo pour tout nouveau projet d'aménagement
- Communiquer auprès des usagers sur les aménagements cyclables réalisés et en projet.

3. Un soutien aux investissements locaux favorisant la multimodalité

La Région soutient les collectivités pour le développement des Pôles d'échanges multimodaux en lien avec le transport régional.

Elle soutient également les projets des AOM pour créer ou adapter des infrastructures ou services.

Elle subventionne des infrastructures routières nationales ou départementales dans le cadre des contrats de plan avec l'Etat et des itinéraires routiers d'intérêt régional.

Elle mène une politique de modernisation et de mise en accessibilité des gares et haltes ferroviaires, soutient l'aménagement et l'équipement des points d'arrêts routiers, pour la sécurisation des voyageurs, l'amélioration de leurs conditions d'attente ou la mise en accessibilité des points d'arrêt.

Elle apporte un soutien aux collectivités volontaires pour procéder à des investissements favorables à la continuité cyclable et à l'accessibilité aux équipements publics en modes actifs, ainsi qu'aux aménagements visant à apaiser la circulation (requalification de voiries, réduction de vitesse des voitures, mise en place de zones locales à faibles émissions, etc.)

4. Distribution et services aux voyageurs

La Région, en tant que membre et principal financeur du syndicat mixte Atoumod, a mis en place une billettique multimodale comme support des titres de transport régionaux et développe un système d'assistant personnel de mobilité (MaaS) à l'échelle de la Région, déclinable par territoire.

Elle mène également des projets visant à développer les tarifications multimodales, et mutiréseaux, et à faciliter leur distribution via des supports innovants (M ticket, etc.)

Elle incite et accompagne les projets visant à occuper les espaces vacants dans certaines gares afin d'y proposer de nouveaux services ainsi que la vente de titres régionaux et locaux.

5. Services et Ingénierie mis à disposition des acteurs de la Mobilité

La Région est en capacité de mettre à disposition de nombreuses données existantes utiles aux territoires, concernant la distribution des titres, l'offre de transport, l'accessibilité des gares et haltes, les itinéraires routiers d'intérêt régional, les bornes de recharge électrique, etc.

Elle met également en œuvre ou soutient des outils de diagnostic/planification :

- Observatoire des aménagements cyclables
- Observatoire des transports de marchandises et de la logistiques et schéma de cohérence logistique

- Etudes sur les secteurs gares menées par conjointement par la Région et l'EPF pour concevoir l'espace autour des gares
- Etudes et documents de planification : Enquête Ménage Déplacements pour connaître précisément la mobilité locale, Plan de Mobilités simplifiés, Schéma locaux de Déplacements, Plan de Mobilité en entreprise et Plan de Déplacement d'établissement scolaire, études sur les secteurs gares menées conjointement par l'Etablissement public foncier de Normandie pour concevoir l'espace autour des gares.

Elle met ou mettra en œuvre un réseau des acteurs de la mobilité sur le territoire par l'animation du réseau des partenaires, la mise en commun des pratiques, expériences et savoirs à l'échelle des bassins.

Cette offre socle pourra évoluer et intégrer des mesures nouvelles ou étendues.

11. Vélo et mobilités actives

De nombreuses collectivités territoriales mettent en place des actions en faveur du développement et de la sécurité de la pratique du vélo, pour différents usages (transport, tourisme, sport). Le Plan vélo vise une part modale du vélo de 9 % en 2024 au niveau national.

- La Région doit-elle soutenir le développement de la pratique du vélo et de ses conditions de sécurité ? De la marche ?
- Le cas échéant, quels leviers souhaitez-vous mobiliser, pour quels objectifs et quelles cibles (transports du quotidien, tourisme, loisir) ?
- Souhaitez-vous mettre en place un plan régional pour le vélo et/ou la marche ?
- Un comité régional pour le développement du vélo ?
- La Région doit-elle soutenir le déploiement d'un réseau cyclable régional (ou schéma régional des véloroutes) en lien avec les collectivités intervenant sur la voirie ?

Le développement de la pratique du vélo comme moyen de déplacement pour les transports du quotidien appelle une amélioration substantielle des conditions de l'intermodalité (stationnement, emport des vélos non démontés dans les véhicules roulant dans certaines conditions, etc.).

- Comment intégrerez-vous le vélo dans votre politique de l'intermodalité ?
- Comment envisagez-vous les relations avec les autres collectivités territoriales sur ce sujet ?
- Au regard des évolutions attendues de la LOM, comment appréhendez-vous l'adaptation des cars et des trains pour accueillir l'embarquement de vélos non démontés ?

⇒ **Réponse :**

Nous mettrons en place un vaste plan vélo que nous souhaitons construire avec les acteurs du vélo : associations, collectivités partenaires, structures susceptibles de mettre en place des plans de déplacement vélo, acteurs économiques de la filière.

Les cibles seront multiples, mais feront la part belle aux utilisateurs du quotidien, en intermodalité. Pour cela, outre les aménagement cyclables (pistes) que nous soutiendrons, nous augmenterons la capacité d'emport dans les transports (racks à vélos sur les autocars, crochets ou emplacements vélos dans les trains, avec accroissement saisonnier de la capacité), et les stationnements sécurisés dans les gares.

Nous mettrons en place, avec les lycées volontaires, des plans de déplacement d'établissement scolaire, avec des stationnements sécurisés dans les lycées, et des itinéraires sécurisés.

12. Ouverture à la concurrence des TER, reprise des TET et modèle économique

Alors que les conséquences de la crise de la Covid-19 sur une évolution pérenne à moyen terme des pratiques des Français en matière de déplacement quotidien ne sont pas encore définitivement identifiables, les transports publics collectifs ferroviaires vivent une crise de la demande qui affaiblit un modèle économique déjà fragile. Les Régions peuvent passer par une procédure concurrentielle pour l'organisation des services ferroviaires de Transport express régional (TER) depuis fin 2019. Ce sera obligatoire à partir du 24 décembre 2023.

- Comment analysez-vous les grands équilibres du modèle économique des TER dans votre Région et leur évolution au cours des dernières années ?
- Souhaitez-vous que la Région fasse des efforts particuliers pour contribuer au développement des trafics ferroviaires de voyageurs, et comment ?
- Quelle sera votre stratégie en matière d'ouverture à la concurrence des TER ?
- Quelles sont vos attentes vis-à-vis de l'ouverture à la concurrence, à moyen et à long terme ?
- Le cadre législatif actuel et le calendrier sont-ils satisfaisants ?
- Quel bilan tirez-vous de la reprise des Trains d'équilibre du territoire (TET) aux Régions ?
- Envisagez-vous de participer à la création de nouvelles lignes de trains ou de trains de nuit ou de soutenir les lignes existantes le cas échéant ? Avec quels objectifs ?

⇒ **Réponse :**

Une partie des réponses figure en réponse aux questions 1 et 3.

Nous avons fait le choix de faire confiance à SNCF, et à sa capacité à se réinventer en s'appuyant sur ses compétences très fortes pour mener à bien notre immense projet ferroviaire pour la Normandie.

La convention que nous avons signée fin 2019 est d'une durée de 10 ans, jusqu'en 2029. Une revoyure est prévue en 2023 pour tirer un premier bilan, ouvrant la possibilité d'une ouverture d'une partie du réseau si les résultats ne sont pas là.

Cette confiance est également assortie de conditions fortes sur l'amélioration du service : nombreux indicateurs de la qualité, avec des pénalités et des bonus/malus permettent de dessiner une trajectoire d'amélioration réelle.

Le constat est à ce stade un passage d'une ponctualité de 85% à 93% en 9 mois.

13. RER métropolitains

La LOM a demandé que le gouvernement ouvre une réflexion sur les conditions de mise en œuvre de services ferroviaires métropolitains. Un premier rapport d'état des lieux préparé par SNCF Réseau a été publié à l'automne 2020.

- Identifiez-vous dans votre Région des étoiles ferroviaires qui pourraient bénéficier du développement d'une offre supplémentaire de RER régionaux (cadencement, diagonalisation) ?
- Comment concilier ce type d'offre avec les autres usages de la voie ferrée (fret, liaisons interrégionales...) ?
- Quel doit être le rôle des différentes collectivités territoriales dans le financement de ce type de service de mobilité et dans la requalification des infrastructures qu'elle suppose ?
- Plus généralement, quel rôle peut jouer la Région pour répondre aux défis particuliers en termes de mobilité dans les métropoles et leur périphérie ?

⇒ **Réponse :**

Deux étoiles ferroviaires ont fait l'objet d'un accord avec l'Etat pour le financement des études en vue de la mise en œuvre de services express métropolitains : Caen et Rouen.

Une démarche avait en réalité déjà démarré depuis 2016 autour de Rouen, dans un cadre élargi traitant de l'ensemble des sujets et pas seulement des infrastructures.

Nous installerons prochainement les comités de pilotage de ces deux démarches.

14. Cars interurbains et gares routières

La libéralisation des services de transport interurbain de voyageurs par car a été l’occasion du développement de nouvelles offres qui ont généré des trafics significatifs, au moment où les Régions prenaient la compétence de la gestion des lignes conventionnées. Un des freins au développement de ce trafic est lié à l’hétérogénéité de la répartition et de la qualité des gares routières, dont la Région a la responsabilité de définir un schéma régional, intégré au SRADDET.

- Le schéma des gares routières de votre Région vous paraît-il satisfaisant ?
- L’aménagement des gares routières est-il à la hauteur des enjeux ?
- Quelles mesures envisagez-vous pour favoriser l’amélioration de la qualité de la desserte de votre territoire en cars, que ceux-ci soient conventionnés sous la responsabilité de la Région, ou sous le mode des Services librement organisés (SLO) ?

⇒ **Réponse :**

Suite au transfert de compétence des Départements à la Région en 2017, un travail important de réflexion sur l’offre routière a été menée, en lien avec les réflexions qui avaient démarré en 2016 sur le ferroviaire.

Nous avons, à l’occasion de la mise en œuvre du nouveau schéma de desserte ferroviaire de 2020, amélioré des centaines de correspondance train+car. Nous avons également renforcé certaines lignes à fort potentiel, notamment Caen-Flers, Caen-Falaise, et Caen-Le Havre, et lancé de nouveaux services comme St-Lo – Vire.

Nous poursuivrons l’amélioration de ce réseau d’autocars interurbains, en lien avec le ferroviaire, à travers l’amélioration du niveau de service à bord des autocars, et l’augmentation de l’offre lorsque la demande est présente.

La possibilité d’utiliser les cars scolaires pour des clients commerciaux est déjà ouverte, mais sera diffusée plus largement.

15. Tarifification des services de mobilité organisés par la région

Le financement des transports collectifs régionaux repose sur un équilibre entre recettes tarifaires et concours des collectivités et de l'État. En 2019, les recettes des voyageurs couvraient 26,3 % du coût du TER.

- Êtes-vous favorable à une évolution de la tarification des services de mobilité proposée par la Région ? Avec quels objectifs ?
- Certains publics devraient-ils bénéficier de tarifications spécifiques ? Si oui, lesquels ?
- Dans quel modèle de financement des services de mobilité la tarification que vous proposez s'inscrit-elle ?
- Comment articuler la tarification des différents services de mobilité proposés par la Région (transport ferroviaire, par autocar, scolaire) ?
- Faut-il aller plus loin dans l'intégration tarifaire et/ou billettique entre les différents modes, y compris avec des services sous l'autorité d'autres collectivités (transports urbains) ?

⇒ **Réponse :**

Des évolutions importantes ont été mises en œuvre en 2018 puis en 2020. Des tarifs très intéressants pour les jeunes ont été introduits, avec des diminutions de l'ordre de 30% pour les abonnements. Les jeunes constituent un investissement pour l'avenir du transport régional, car ils sont les voyageurs actifs de demain.

De nombreux produits tarifaires innovants ont été lancés et continueront de l'être : Pass Normandie Découverte pour voyager en illimité en semaine ou le week-end en famille ou groupe sur l'ensemble du réseau Nomad train et car, Flexi'Pass pour le télétravail, billets intégrés porte à porte pour se rendre dans les destinations touristiques, etc.

Nous lancerons un produit tarifaire dégressif en fonction du nombre d'utilisation.

Nous avons initié des partenariats avec des autorités organisatrices urbaines pour mettre en œuvre une intégration tarifaire complète, tant à travers un abonnement nommé Connexités qui offre la possibilité pour une Origine-Destination donnée, d'emprunter tous les modes disponibles sans distinction, que par une reconnaissance des titres urbains pour des trajets train intra-ressort territorial d'une AOM.

Nous poursuivrons ces développements, dans l'objectif notamment de couvrir intégralement la Normandie avec Connexités.

16. Service numérique multimodal et ouverture des données de mobilité

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) rend obligatoire pour les AOM, qu'elles soient régionales ou intercommunales, la mise en place d'un service d'information à l'intention des usagers portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans son ressort territorial. La Région peut décider de compléter ce dispositif d'information par un service de vente et de réservation pour en faire un Service numérique multimodal (SNM).

- Existe-t-il d'ores et déjà un service numérique multimodal régional, c'est-à-dire une centrale d'information et de réservation pour les différentes offres de mobilité du territoire ?
- Comment le développer pour faciliter la mobilité ?
- Y a-t-il sur le territoire régional des services numériques de mobilité privés ou mis en place par d'autres collectivités territoriales ?
- Quelle stratégie adopter à leur égard ?
- Envisagez-vous de faire signer une licence aux ré-utilisateurs de vos données ?
- Comment organiser la politique régionale de mise à disposition des données de mobilité ?
- Pour répondre à quels objectifs ?

⇒ **Réponse :**

La Normandie a été pionnière en matière de MaaS puisque le Syndicat mixte Atoumod, financé à 70% par la Région, qui distribue l'abonnement multiréseau Connexités, a lancé un vaste chantier visant à élaborer un MaaS régional à horizon 2023.

17. Aéroports et liaisons aériennes

Le projet de loi Climat et résilience adopté en première lecture par l'Assemblée nationale propose la suppression des vols interrégionaux, dès lors qu'il existe une alternative ferroviaire inférieure à 2h30, tout en préservant les correspondances ultramarines et internationales. Les plateformes aéroportuaires sont souvent des éléments importants de connectivité des territoires, qu'il s'agisse de déplacements des personnes ou de transport de fret.

- Quelle est la place des aéroports et des liaisons aériennes dans les dynamiques économiques régionales ?
- Vous paraît-il opportun et nécessaire que la Région développe une stratégie aéroportuaire ? Si oui, avec quels objectifs ? Si non, pourquoi ?
- Identifiez-vous des liaisons aériennes à soutenir, à développer, ou à remettre en cause ?
- Quelle doit être l'implication de la Région dans la gestion des plateformes aéroportuaires ?
- Envisagez-vous de soutenir les efforts des gestionnaires aéroportuaires pour la décarbonation de leur activité ? Comment ?

⇒ **Réponse :**

Une partie des réponses figure en réponse à la question 1.

Une stratégie aéroportuaire a été élaborée dans le cadre de l'association Aéroports de Normandie regroupant la Région, la CU Caen la Mer, la CU Le Havre Seine Métropole et la Métropole de Rouen. La Région soutient les investissements de développement des plateformes membres de l'association.

L'association vient d'adhérer au programme Aéro biodiversité pour valoriser la biodiversité sur les plateformes. En outre, une immense centrale photovoltaïque (46 ha) s'installera sur les délaissés de l'aéroport de Deauville.

Nous engagerons des actions pour favoriser la décarbonation de l'activité aéroportuaire, notamment pour l'activité aéroclub dans un premier temps, et créerons, avec les gestionnaires des plateformes, les conditions d'accueil des carburants alternatifs.

IV. INFRASTRUCTURES ET INVESTISSEMENTS

Les infrastructures de transport (voyageurs et marchandises) représentent un des postes de dépenses les plus importants des Régions, mais celles-ci ne sont propriétaires ou gestionnaires que d'une minorité des infrastructures qu'elles financent ou co-financent (certains ports et certains aéroports). Cela pourrait évoluer avec la possibilité ouverte par l'article 172 de la LOM du transfert de gestion de lignes et de gares d'intérêt local ou régional, mais aussi avec le projet de loi « différenciation territoriale » qui pourrait aboutir au transfert aux Régions ou aux départements qui le souhaiteraient de la partie du réseau routier national de leur territoire.

18. CPER, fonds européens et plans de relance

Le taux de réalisation des CPER 2015-2020 devrait s'établir aux alentours de 80 % à la fin de l'année 2020. Ils seront prolongés de deux ans. Les Régions sont par ailleurs autorités de gestion des principaux fonds européens structurels et d'investissement (FESI), dont le FEDER (fonds européen de développement économique régional) et le Fonds pour la transition juste (FTJ). Le plan de relance initié par l'Union européenne appelle des mesures spécifiques en matière notamment de décarbonation.

- Quelles doivent être les priorités des prochains CPER ?
- Comment envisagez-vous le partage du financement des infrastructures de transport entre la Région et l'État ? Comment faciliter la réalisation des projets programmés ?
- Comment envisagez-vous d'utiliser le Fonds européen de développement régional (FEDER) 2021-2027, voire le Fonds pour la transition juste (FTJ) si votre Région y est éligible, pour financer les transports et la décarbonation ?
- Vers quels projets souhaitez-vous orienter les fonds de relance au niveau régional en matière de transport, mobilité, logistique ?

⇒ **Réponse :**

En matière ferroviaire :

Un accord de financement des LDFT a été conclu avec l'Etat, qui prévoit 235 M€ de travaux de régénération sur ces lignes à horizon 2028, financés à 50/50 par l'Etat et la Région.

Le Contrat de plan devra décliner cet accord, et le contrat de plan inter-régional devra intégrer les très importants projets concernant l'amélioration des liaisons vers Paris : saut de mouton à St Lazare, gare de Vernon, Ligne nouvelle Paris Normandie.

En matière portuaire et fluviale, nous accompagnerons les investissements du Grand Port Haropa et VNF, tout en veillant à un équilibre avec les ports régionaux.

En matière routière, nous demanderons que les projets routiers de désenclavement de la Normandie se réalisent rapidement (RN12, RN13, Contournement Sud-Ouest d'Evreux, RN27, etc.) et nous examinerons les possibilités de transfert de gestion si cela est pertinent et utile, en lien avec les Départements.

Le FEDER pourra accompagner les projets de décarbonation des flottes de matériels roulants (bus et cars), ainsi que le développement du vélo et l'intermodalité.

19. Infrastructures ferroviaires : investissements et gestion du réseau

Les Régions contribuent au financement des opérations d'entretien, de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire à travers les Contrats de plan État-Régions (CPER) pour faciliter la réalisation de ces projets. Elles participent ainsi à l'effort significatif réalisé par l'État et SNCF Réseau depuis 10 ans pour moderniser le patrimoine ferroviaire. Des plateformes de dialogue État-Régions-SNCF Réseau (plan d'exploitations) sont progressivement mises en place pour associer les Régions à l'évolution du système ferroviaire.

- Souhaitez-vous renforcer la politique de financement des infrastructures ferroviaires (voyageur et fret) sur votre territoire ?
- Quelles sont les priorités d'investissement pour les six années à venir ?
- Vous paraît-il nécessaire que la Région s'investisse dans les démarches de planification à long terme pour les infrastructures ferroviaires initiées par l'État ?

La LOM a ouvert la possibilité d'un transfert de gestion de certaines lignes de desserte fine du territoire aux Régions (article 172).

- Pensez-vous que votre Région doit prendre en charge la gestion de lignes de desserte fine du territoire ? Si oui, lesquelles, avec quels objectifs, selon quelles modalités de gestion, et avec quel niveau d'investissement ? Si non, pourquoi ?

⇒ **Réponse :**

Les réponses aux questions 1, 7 et 18 fournissent les éléments principaux.

La Région s'investit d'ores et déjà dans des démarches de planification, à l'échelle des deux régions Normandie et IDF, compte tenu des enjeux et des contraintes très forts. Nous continuerons à y prendre part car il en va de l'avenir de notre connexion à Paris et à la France.

20. Infrastructures routières

La Région peut définir des itinéraires routiers d'intérêt régional et participer au financement d'opérations diverses d'investissement dans l'entretien ou le développement du patrimoine routier.

- La Région doit-elle participer à l'investissement dans les infrastructures routières (entretien, régénération ou modernisation du réseau existant) ?
- Envisagez-vous de demander la gestion d'une partie du réseau routier géré par l'État, et si oui envisagez-vous de demander la compétence facultative inscrite dans le projet de loi Climat et résilience qui permettra de mettre en place une « contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises » ?
- Doit-elle participer au financement du développement du réseau (nouvelles infrastructures) ?
- Engagez-vous un programme de déploiement ou de soutien au déploiement de bornes électriques de recharge, rapides et lentes ?
- Souhaitez-vous que la Région contribue au développement des infrastructures de distribution de carburants alternatifs, pour les particuliers, pour le transport de marchandises et pour les transports routiers de voyageurs ? Si oui, quels carburants alternatifs ont votre préférence ?
- Comment organiser la coopération avec les collectivités compétentes pour la gestion des infrastructures routières (départements, bloc communal) ?
- Pour les Régions et les collectivités qui disposent d'un patrimoine routier (Corse, Guyane, Martinique, Guadeloupe, Réunion) : Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation d'infrastructures sur votre territoire ?
- Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?

⇒ **Réponse :**

Des réponses ont été fournies dans les réponses aux questions 1, 2, 8 et 18.

Nous poursuivrons le soutien aux infrastructures routières contribuant au désenclavement de la Normandie et de certaines de ses parties. Nous soutenons la réalisation du Contournement Est de Rouen, du Contournement Sud-Ouest d'Evreux et de Cherbourg, et d'autres infrastructures de type RD identifiées dans el SRADDET comme faisant partie des Itinéraires routiers d'intérêt régional (IRIR).

Nous examinerons avec intérêt, et en lien avec les Départements, la possibilité que la loi 4D devrait ouvrir, d'expérimenter un transfert de gestion des routes nationales. La mise en place d'une contribution spécifique ne fait pas partie de nos intentions.

21. Sociétés de projet

- Les sociétés de projet dont le cadre est défini par la LOM sont-elles des structures intéressantes pour financer une ou des infrastructures de transport dans votre Région ? Si oui, lesquelles ?
- Pensez-vous que la Région doit participer à leur constitution, animation et financement ?

⇒ **Réponse :**

Le financement de la Ligne Nouvelle Paris Normandie pourrait être l'occasion de s'appuyer sur une société de projet. Il s'agira d'examiner cette possibilité lorsque le tour de table de ce projet devra être rassemblé, en 2023. Les premières sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin représentent plus de 3 Mds€. La Région y contribuera le cas échéant.

V. INNOVATION ET RECHERCHE

22. Innovation et recherche

- Votre Région a-t-elle des pôles de compétitivité ou des activités de recherche concernant les transports ?
- Comment envisagez-vous de les valoriser et de les renforcer dans le cadre de la mise en œuvre des compétences transport de la Région ?
- Envisagez-vous de développer des recherches ou des expérimentations ?
- Quelle stratégie défendrez-vous pour l'hydrogène ?
- Pour les nouveaux carburants ?
- Pour la mobilité low-tech ?
- Envisagez-vous de faciliter les expérimentations de véhicule autonome sur votre territoire ?

⇒ **Réponse :**

Une partie des réponses figure en réponse à la question 2.

L'écosystème de la recherche sur les thèmes liés à la mobilité, qui vont des matériaux à l'énergie en passant par l'intelligence artificielle et la logistique est fort en Normandie. Nous le renforcerons encore, à travers un soutien aux projets, notamment dans le cadre du futur contrat de plan.

Nous accompagnerons les expérimentations sur le véhicule autonome, comme nous l'avons déjà fait avec Transdev et la Métropole de Rouen.

23. Formation professionnelle et expertise territoriale

La Région est compétente pour la formation professionnelle. Par ailleurs, avec ses nouvelles compétences, elle est confrontée à un défi de montée en expertise rapide sur les sujets de mobilité.

- Quel rôle peut jouer la Région pour favoriser l'attractivité des métiers du transport, de la mobilité et de la logistique ?
- Comment entretenir une expertise territoriale en matière de transport, mobilité, infrastructures ?

⇒ **Réponse :**

La formation professionnelle des demandeurs d'emploi, avec des programmes tels que ceux que nous avons mis en place (« une formation, un emploi ») peuvent accompagner les entreprises qui cherchent des collaborateurs.

Notre Agence de l'orientation est également là pour faire connaître les métiers du transport et de la logistique, mais aussi du portuaire.

Enfin, nous mènerons 3 projets de Campus des Métiers et des Qualifications sur des thématiques en lien avec le transport et la logistique : « énergie », « logistique », « éco-mobilité ».