

d'infrastructures et de matériel roulant. Nous refusons ce désengagement de l'état comme les perspectives de réduction de desserte (paradoxales dans le contexte du projet LNPN) sur ces relations.

4) Les disfonctionnements constatés sur les lignes de transport de voyageurs sont particulièrement nombreux et pèsent sur les citoyens usagers de ces lignes. Quelles mesures entendez-vous prendre pour ?

a. Associer le plus étroitement possible les différentes parties prenantes au bon fonctionnement du ferroviaire, à savoir : vous-même, autorité organisatrice, les élus des collectivités desservies par le train, l'opérateur ferroviaire, les usagers qui utilisent les trains, les cheminots qui les font fonctionner ?

b. Obtenir de l'opérateur public et de l'État dont il dépend qu'il mette en oeuvre les moyens nécessaires à un bon fonctionnement ?

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 à ce que s'instaure une véritable entente entre les autorités de l'Etat, les autorités régionales et locales et pour quelque temps encore les autorités départementales.

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.

Notre programme va prochainement être publié avec un important chapitre transports incluant des propositions concernant : des arrêts proches des besoins des utilisateurs avec accès multimodaux, une amplitude horaire du service améliorée, la mise en place d'un cadencement horaire sur la journée d'activité, des correspondances effectives et une tarification vraiment incitative.

Il s'agit également d'élaborer **un schéma régional de mobilité** en concertation la plus large avec les usagers et leurs associations, les différentes agglomérations et métropole responsables des transports urbains, les cheminots et leurs organisations syndicales

Nous proposerons d'élaborer **un plan rail normand pour le XXIème siècle**, intégrant les tronçons indispensables du projet LNPN (doublement du Mantois et Gare de Rouen Rive Gauche), la modernisation du réseau existant et la réouverture de lignes ferroviaires telle Rouen-Louviers-Evreux. Vous trouverez notre prise de position sur la LNPN sur notre site : <http://normandieecologie.fr/lnpn-les-propositions-de-normandie-ecologie/>

Pour le financement au-delà des nécessaires concours de l'état nous souhaitons l'arrêt des projets autoroutiers tel la liaison A29-A13 (dit contournement Est de Rouen) et la mise en place d'une écotaxe régionale.

5) La « Loi Macron » et ses décrets d'application ont permis le développement libéral du transport par autocar, d'abord sur les trajets supérieurs à 100km, puis sur ceux inférieurs à cette distance.

a. Quelle sera votre position par rapport à toute demande de dérogation et aux avis de l'Arafer sur la question ?

b. Quelles mesures comptez-vous prendre pour préserver le transport ferroviaire régulier de cette concurrence totalement « faussée » ?

Nous avons pris position dès l'annonce de ces premières liaisons par autocar. Lire sur notre site : <http://normandieecologie.fr/ouibus-filiale-de-la-sncf-va-fragiliser-les-liaisons-ferroviaires-paris-normandie/>

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'Arafer, 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.

A l'inverse, faute de liaison ferroviaire existante, nous préconisons la mise en place d'une relation directe par car sur autoroute entre Caen et Le Havre, conventionnée par la région, en correspondance avec le réseau ferroviaire.