

BERNADAT Sandrine

Questionnaire aux candidat-e-s

Si vous êtes élu-e, quelles actions entreprendrez-vous :

1) afin que l'État garantisse aux Régions les moyens financiers pour assurer le service public de transport ferroviaire régional, particulièrement en zone rurale (fonctionnement et investissements) ?

Une nouvelle convention TER Bourgogne Franche Comté est en élaboration actuellement, elle sera valable 8 ans à partir du 01/01/2018. La région souhaite en parallèle expérimenter l'ouverture à la concurrence. La volonté affichée de la Région est qu'il n'y ait plus aucun guichet TER à la fin de la convention qui va débiter. Tout cela dans l'objectif de faire des économies au détriment du service public et donc des usagers.

Je m'oppose et m'opposerai à la mise en concurrence des lignes TER prévu en 2026 par le 4ème volet du paquet ferroviaire européen.

Nous voyons déjà les dégâts occasionnés par l'ouverture à la concurrence du FRET SNCF : aujourd'hui il y a moitié moins de trains FRET. Le risque serait exactement le même pour les TER.

Nous devons maintenir un service public de qualité et unique, qui permet la compensation financière entre les lignes excédentaires et les lignes déficitaires et ainsi maintenir le maillage ferroviaire serré dans les zones rurales.

2) pour que le train reste un service public et participe à la mobilité des usagers quelque soit le motif (les études, le travail, les loisirs ou le tourisme) dans des conditions acceptables de prix et respectueux de l'environnement ?

Il y a une piste tarifaire déjà existante qui doit être développée à travers des tarifs week end, en exemple les tarifs à 12 euro au départ de Dijon pour Paris en TER. Ce geste commercial pourrait s'adapter et se développer sur la ligne Dijon - Bourg en Bresse ainsi que sur la partie Dijon Macon.

Le Conseil régional de Bourgogne Franche Comté a toujours limité cette réduction au périmètre Bourgogne Nord sans ouvrir sur les autres axes.

Mon action sera d'intervenir auprès du Conseil Régional et de la SNCF afin de développer des tarifs week end et semaine sur le modèle de ce qui se pratique actuellement sur la Bourgogne Nord.

Il convient également d'éviter de penser l'organisation des modes de transports collectifs en terme de complémentarité et non de concurrence pour parvenir à un aménagement du

territoire cohérent. J'affirme la priorité du ferroviaire, parce qu'il est moins polluant et plus sûr. Il faut préférer le train partout où cela est possible.

Cela suppose donc de remettre les trains en capacité correspondant aux besoins des usagers, des dessertes et des horaires adaptés aux besoins, et des tarifs accessibles à tous, la gratuité pour les transports scolaires, et extension de cette gratuité pour d'autres publics (chômeurs, allocataires des minima sociaux etc).

3) pour que la ligne de la Bresse ne soit plus une variable d'ajustement de la SNCF et garantisse des trains et des horaires respectant les contraintes horaires, notamment professionnelles, des utilisateurs ?

Ma priorité est le développement du ferroviaire et je ne suis pas guidée par l'aspect comptable de telle ou telle ligne, mais uniquement par le besoin des usagers. Et c'est en améliorant le service que l'on augmentera la fréquentation.

L'engrenage actuel (baisse de l'offre - baisse de la fréquentation) doit s'arrêter. Les capacités, les horaires, doivent impérativement répondre aux besoins des usagers dans leur ensemble.

A cela nous pouvons rajouter un point important sur l'intermodalité à travers le transport des vélos : les AGC n'ont pas la capacité d'accueil nécessaire (environ 6 vélos) alors qu'il y a une forte demande des usagers. Soit on propose des rames adaptées en capacité d'accueil vélos avec la conception de rames plus fonctionnelles, soit les communes agissent sur la location ou prêt depuis chaque commune, ce qui générerait également de l'emploi.

4) pour que soient maintenus des personnels contrôleurs à bord des TER, garantissant le service, le conseil aux usagers et la veille sécuritaire ?

En tant que citoyenne, je demande à la SNCF d'abandonner son projet et affirme que la présence d'un contrôleur dans chaque train TER est indispensable pour un service public de qualité.

Je m'opposerai aux formations EAS (Equipement Agent Seul) , disposition qui permet de faire circuler les trains avec le seul conducteur à bord.

Pour la SNCF et la région, l'objectif est d'étendre ce système à tous les TER pour faire des économies de coûts de gestion. Mais on ne peut pas parler de coût quand il s'agit de service public.

Je m'interroge aussi sur la capacité du conducteur à assurer les missions commerciales (informations aux voyageurs, vente de billet à bord, etc) et de sécurité du contrôleur, en cas d'accident, de panne ou de conflit à bord.

Cette mesure entrainerait des risques d'insécurité : vols en réunion, agressions, surcharge, descente sur les voies, activation frauduleuse des signaux d'alarme (...)

Je demande donc le maintien de contrôleurs au statut dans tous les trains TER ou Voyages pour assurer un service public de qualité

5) pour que soient maintenus des guichets ouverts dans les gares pour renseigner les publics, les guider et permettre l'achat de titres de transport autrement que par les seules solutions Internet ou bornes numériques, accès difficiles voire impossible pour certains ?

Toujours dans l'objectif de faire des économies, l'Etat et la région suppriment les guichets, comme recemment le guichet TGV de la gare du Creusot Montchanin.

Le guichet de Louhans fonctionne encore en semaine mais la volonté affichée de la Région est qu'il n'y ait plus aucun guichet TER à la fin de la convention qui va débiter. La vente de billets se ferait dans les bureaux de poste, services publics, Internet, bornes numériques. La gare doit rester le lieu destiné à accueillir les voyageurs, à les renseigner.

Chaque fermeture de guichet ou restriction d'horaires est un pas vers la fermeture de la gare.

Il faut également tenir compte d'une population qui ne maitrise pas les guichets automatiques et l'outil internet.

Je serai présente physiquement auprès des usagers pour toute action sur le terrain. J'interviendrai également auprès des instances territoriales (communes, département, régional) pour qu'elles prennent en main le problème de la désertification de notre territoire sur ce point en particulier.

6) Pour que Louhans bénéficie de liaisons directes avec Paris (via Dijon) et avec Lyon et Genève (via Bourg-en-Bresse) ?

Actuellement il existe des train Louhans - Paris ou Louhans - Lyon mais avec un cadencement très faible (un seul train Louhans - Lyon le matin, deux en soirée) . C'est un frein à l'activité économique et touristique de notre territoire.

Le premier problème est donc le cadencement des trains sur cette ligne. Il faudrait organiser des navettes entre Louhans et Dijon, ainsi que Louhans et Bourg pour faciliter l'accès vers les plus grandes métropoles (Paris, Lyon, Genève). Il en existe mais elles sont insuffisantes. Elles sont à développer.

Cela pourrait aussi avoir pour effet de donner l'envie à des industriels de s'implanter sur notre territoire.

Le deuxième est le choix des horaires qui doit coïncider avec les départs en gare de Dijon pour la Suisse, Bale, Zurich, lausanne, Paris, ainsi que l'est de la France Nancy, Mulhouse, Strasbourg. Idem sur Bourg en Bresse où la possibilité d'accéder à Paris et Genève est existante en faisant arrêter les TGV. Ceci est réalisable pour les cadencements entre 06h00 09h00 et 16h00 22h00

Cela redynamiserait le potentiel usagers.

7) *Quelles impulsions donnerez-vous au niveau législatif à la politique de la mobilité et des transports ferroviaires? Quelles mesures spécifiques proposerez-vous en faveur des territoires ruraux ?*

Le PCF s'engage à revenir à un système ferroviaire réunifié au sein d'une entreprise publique unique et intégrée. Il développera une politique des transports basée sur la complémentarité entre les modes de transports, en lieu et place de la concurrence exercée intra et intermodale, en favorisant partout où cela est possible les modes les moins polluants et les moins accidentogènes tel le fluvial et le rail.

Dans les territoires ruraux, la remise en état de voies qui peuvent l'être, le développement des parkings de covoiturage à proximité des gares ainsi que l'interconnexion avec les liaisons de bus et les pistes cyclables seront priorités dans le cadre de plans de développement associant les différents acteurs publics (élus, utilisateurs, syndicats et responsables d'entreprises)