



**Association SOS TER de
la Bresse**

Le 25 mai 2017

Objet : Réponse à votre courrier du 20 mai 2017

Mesdames, Messieurs du collège,

Je vous remercie de l'intérêt que vous portez à ma candidature.

L'UPR est un jeune parti créé il y a 10 ans seulement, par Monsieur François ASSELINEAU, candidat à l'élection présidentielle de 2017, durant laquelle nos idées ont commencé à se faire entendre.

Je suis à la fois heureux et désappointé de constater la création d'associations telle que la vôtre.

Heureux, car cela veut dire que les citoyens ont encore la force de se mobiliser face à ces problèmes d'envergure et d'intérêt général.

Désappointé, car cela démontre bien que les politiques menées par les différents gouvernements successifs depuis plus de 30 ans ont participé au déclin du monde rural. Ceux-ci n'ont pas eu conscience des conséquences engendrées par la privatisation des grands services publics, notamment la suppression de certaines infrastructures locales peu rentables.

Depuis toujours, l'UPR promeut la renationalisation et le maintien dans leur intégralité de ces grands services publics, tels qu'EDF, GDF, le réseau Autoroutes, la Poste, France Télécom (Orange), la SNCF et bien d'autres. Mentionné dans le programme présidentiel, je reprends ces propositions pour les législatives, et vous informe que cet engagement est l'un des points qui m'a convaincu à adhérer, militer et représenter l'UPR.

Déjà en 2015 pour les élections régionales, l'UPR se mobilisait contre la privatisation des TER imposée par l'Union Européenne et prévue pour 2019. (1)

Je défendrai les services publics par souci d'égalité entre tous les citoyens français, notamment face aux dérives tarifaires que certains services appliquent depuis leur privatisation.

Bien sûr, certaines personnalités du monde politique ne cessent de nous expliquer qu'un service ne peut perdre de l'argent indéfiniment.

Certes, il eut fallu trouver un équilibre entre tous ces services, car beaucoup d'entre eux, largement bénéficiaires, créaient des excédents budgétaires favorables à l'Etat français. Mais sous la pression de la Commission Européenne, l'Etat a dû s'en séparer et les vendre à des compagnies privées à des prix très avantageux, voire scandaleux.

En disant cela, je pense aux Autoroutes, à France télécom qui ont été une très belle affaire pour ces acquéreurs privés.

Depuis quelques années nos dirigeants évoquent qu'il ne reste que des services coûteux tels que la SNCF ou la Poste, pour lesquels des coupes franches dans les budgets sont nécessaires.

Ainsi, on nous fait comprendre que pour sauver la SNCF, les dessertes très peu ou pas du tout rentables se verront remplacées par des lignes de bus pour maximiser les profits ou bien, tout bonnement, seront abandonnées.

Et nous savons tous que cette politique économique de rigueur, à terme, arrivera à ses fins.

Cette politique ne conservera que les lignes au meilleur rendement, afin de faire de la SNCF une société à l'équilibre, tout juste rentable, ce qui permettra à l'Etat de la céder à une compagnie privée à un prix certainement sous-évalué.

Je ne peux envisager cet avenir pour la France et pour la circonscription de la Bresse, où on ne peut que constater avec effroi le nombre de logements vacants, à vendre, voire à l'abandon lorsque l'on traverse ce territoire.

Je ne peux imaginer l'impact démographique sur ces terres, si la SNCF venait à réduire encore, voire fermer les dernières lignes existantes ou les maintenir, mais à des tarifs exorbitants.

C'est pour cela que je vous invite fortement à prendre connaissance de [ce document](#), concernant une « proposition de résolution » émise par le sénat français face à la libéralisation des services publics suivant les directives européennes des années 90, dont la mise en œuvre fut accélérée en l'an 2000 au sommet de Lisbonne. (2)

A la lecture de ce document, on découvre la finalité recherchée par l'Europe et on comprend malheureusement que toute intervention de l'Etat français pour un soutien financier auprès des régions et des services publics ne sera que ponctuel et éphémère ; d'une part, parce que le parc ferroviaire finira par être privatisé et d'autre part, parce que Monsieur LE MAIRE, nouveau ministre de l'économie, vient d'annoncer, lundi 22 mai 2017, à son homologue allemand Monsieur SHAUBLE, que Monsieur MACRON voulait « accélérer le chantier institutionnel » et notamment la création d'un gouvernement économique de la zone euro doté de son propre ministre des finances. (3)

Autant dire qu'avec le programme de régionalisation mis en place à l'échelle européenne et ce nouveau ministre des finances européen à venir, l'Etat français ne pourra plus rien faire face à « l'ubérisation » de tous les services, voulue par la Commission Européenne.

Pour conclure, je ne ferai pas de démagogie, car vous aurez compris que la marge de manœuvre pour un député est faible face à ce problème. En effet, il faut savoir que l'Etat français de par sa constitution est obligé de respecter les traités qu'il a signés, et donc de respecter les directives et les Grandes Orientations de la Politique Economique (GOPE) émises par la commission Européenne.

Néanmoins, je ferai le maximum pour veiller au maintien de ce service public, je déposerai ou m'opposerai à toutes propositions de textes afin d'empêcher le démantèlement de la SNCF et je ferai en sorte que les prix restent raisonnables et attractifs pour les usagers.

Par ailleurs, pour être technicien de formation, je suis surpris que l'on ne développe pas des trains mieux adaptés et correspondant aux besoins.

La SNCF doit inciter ses fournisseurs à innover et à développer des locomotives et des wagons en concordance avec le nombre de voyageurs habituels à transporter, surtout pour les dessertes les moins fréquentées. Ces trains doivent être plus légers et moins gourmands en énergie.

Si le bus est le principal concurrent du train, c'est parce que le rapport volume/poids motorisé, pour 50 personnes, est bien meilleur que celui du train.

A titre d'exemple un bus standard de 50 places pèse à vide entre 11 et 14 tonnes, contre 50 tonnes de poids de mise en service pour un autorail type X73500 d'une capacité de 78 places.

Après calcul on trouve pour le bus un poids de 280 kg/place à tracter contre 640kg/place pour le train. Cette différence impacte obligatoirement le coût du transport au final.

Et pourtant, la logique voudrait qu'une ligne ferroviaire soit largement concurrentielle face au bus : le train est le seul à emprunter cette voie, alors que le bus subit les aléas de la circulation routière.

Enfin, c'est un travail de terrain pour lequel je m'engagerai personnellement, où il faut mettre en rapport les décideurs de la SNCF et tous les acteurs : Région, industriels, usagers, afin de trouver et développer des solutions techniquement rentables, garantissant le maintien des lignes en milieu rural. Relever ce défi, passe aussi par la mise en place ou le maintien de personnel en nombre suffisant pour que le service reste de qualité et réponde aux attentes et aux exigences des usagers, et ainsi éviter leur fuite vers la concurrence.

Le combat que vous entreprenez est difficile et je me joins à vous pour le mener, et réaffirme que celui-ci serait plus aisé si nous n'étions pas sous la coupe de l'Europe actuelle.

Guillaume FERRAND

Candidat UPR 4^{ème} Circonscription

De Saône-et-Loire

Sources :

- (1) https://www.upr.fr/wp-content/uploads/docs/Profession%20de%20foi-Regionales-2015-ASSELINIAU_IDF.pdf
- (2) <https://www.senat.fr/leg/ppr00-334.html>
- (3) http://www.lemonde.fr/europe/article/2017/05/22/a-berlin-le-maire-et-schauble-lancent-un-groupe-de-travail-sur-la-reforme-de-la-zone-euro_5131804_3214.html