



## Fédération de la Mayenne

84. rue des trois régiments

53000 LAVAL

02.43.53.72.83

06.42.47.01.43

pcf53@wanadoo.fr

### **Réponse au questionnaire de la FNAUT – de Aurélien Guillot, candidat PCF-Front de Gauche sur la 1ère circonscription de la Mayenne**

Bonjour,

Étant très sollicité en ce moment et très pris par la campagne électorale, vous m'excuserez du caractère tardif de ma réponse et du fait que ce soit une réponse groupée au nom de nos 3 candidats en Mayenne.

#### Politique SNCF :

Depuis plusieurs années, le service public ferroviaire, voyageurs comme marchandises, est la cible d'attaques conjuguées. Attaques issues à la fois du gouvernement, de la direction de la SNCF et de l'union européenne.

Quand on analyse la situation du fret ferroviaire public aujourd'hui, on s'aperçoit du désastre. L'ouverture à la concurrence n'a rien réglé, pire elle a contribué à la destruction quasi-totale du fret sur le réseau national. De 2000 à 2009, le transport ferroviaire de marchandises n'a cessé de régresser, passant de 58 à 33 milliards de tonnes/kilomètre. La part modale du fret ferroviaire a reculé de 22 % en 2000 à 14 % en 2009.

« *Transport de voyageurs, des usagers pas des clients !* » Fermeture des guichets, de gares, suppression de trains, fermetures de lignes ... Sous la double lame des politiques nationales de casse des services publics et des directives de l'union européenne, le service voyageur n'est pas épargné. Pas une semaine ne passe sans que l'on annonce une fermeture de ligne.

Le service public ferroviaire doit continuer à être un outil indispensable du maillage territorial par le maintien ou la création de lignes transversales permettant une meilleure accessibilité pour chacun.

Nos propositions :

- Création d'une taxe Carbone régionale (ou nationale) qui alimenterait un fond public national d'investissement destiné à la relance du fret ferroviaire public (remise en état des triages abandonnés, création de plateformes multimodales...)
- Création de comités départementaux intitulés « rail public, un bien commun » composés d'élus, de cheminots, de syndicalistes, citoyens, collectifs, associations, partis politiques... Leurs buts : définir les besoins (infrastructures, dessertes, ouvertures de gares, complémentarité, grille horaire...) au plus près des bassins de vies et d'emplois.
- Sortir du modèle « tout LGV » et prioriser un maillage ferroviaire de proximité au travers des trains d'équilibre du territoire et des TER.
- Réorienter la politique des transports axée essentiellement vers l'objectif de service public et

non de rentabilité avec à terme pour objectif la gratuité des transports en commun

- Mettre fin au modèle concurrentiel et recréer une entreprise publique unique.
- L'état doit s'engager à lever la dette du système ferroviaire et mettre en place des plans pluriannuels avec la SNCF (plans qui fixent objectifs et moyens)

#### Notre Dame des Landes :

Ce débat traverse le Parti communiste. Certains de nos camarades sont favorables au transfert, d'autres y sont opposés.

Pour ma part, je partage l'avis du comité exécutif national du PCF qui est le suivant :

Le PCF exprime son point de vue en insistant sur les enjeux politiques suivants

- Nous condamnons le choix de l'État d'abandonner toute vision et politique d'aménagement du territoire national au service des populations et du développement du pays. De fait, il laisse le terrain libre au marché, aujourd'hui tout puissant, comme seul décideur de la réponse aux besoins humains.
- Nous considérons que chaque projet d'aménagement doit être examiné au regard de sa singularité. La nature des réponses qu'il apporte aux besoins des populations, son niveau d'utilité sociale, économique et écologique doivent structurer les décisions définitives. De ce fait, nous ne reconnaissons pas le concept globalisant et sans définition précise de Grand Projet Inutile et Imposé (GPII). Nous ne pensons pas que le dépassement du système se fera par la décroissance érigée en seul principe.
- Nous condamnons également le processus européen de libéralisation du secteur de l'aérien au nom de la «concurrence libre et non faussée», et ses conséquences notamment le développement du «low-cost» ainsi que le mouvement actuel de privatisation des plate formes aéroportuaires. Nous travaillons à construire des alternatives publiques à ces politiques.
- Tout enjeu d'aménagement ou de réalisation d'infrastructure mérite un sérieux débat démocratique où tous les citoyens et toutes les citoyennes doivent pouvoir donner leur avis documenté et être entendus. La commission Richard est loin d'avoir répondu à l'ensemble de ces exigences démocratiques. Nous formulerons des propositions après audition, entre autre, des rédacteurs de la plate forme relative à la modernisation de la «démocratie participative».

Nous convenons que les deux projets (maintien et modernisation de Nantes Atlantique comme transfert et construction de l'aéroport à Notre-Dame des Landes) sont techniquement possibles et l'estimation du différentiel des coûts de réalisation – dans l'état actuel des données fournies et comparables – n'est pas considérable. Le transfert améliorera la qualité de vie des nantais actuellement survolés sur le plan des nuisances et des pollutions. La levée du plan d'exposition au bruit et de ses contraintes d'urbanisme permettra la construction de nombreux logements. L'activité économique sur le site actuel sera maintenue et développée.

Sur la base de ces considérations le Comité Exécutif National du PCF émet un avis favorable au transfert assorti de conditions rappelées ci-dessous :

- Maîtrise du coût et respect des engagements de Vinci à l'égard des collectivités locales comme prévu dans la délibération relative à la délégation de Service Public sous la forme d'une concession et non pas d'un Partenariat Public Privé.
- Respect de l'ensemble des contraintes environnementales édictées par le collège des scientifiques et les collectivités locales

- Aucune remise en cause du Périmètre des Espaces Agricoles et Naturels (PEAN) et déploiement du dispositif en direction du monde agricole
- Décider le financement pour l'entretien de la piste de Nantes Atlantique pour maintenir le site Airbus
- Conserver une approche évolutive de Notre-Dame des Landes en fonction de l'évolution constatée du trafic notamment par l'allongement des pistes pour l'éventuel trafic des gros porteurs
- Levée du Plan d'Exposition au Bruit lié au fonctionnement de l'aéroport de Nantes Atlantique afin de favoriser la construction de la ville sur elle-même et la construction de logements à dominante sociale
- Développer une coopération territoriale exemplaire entre les deux régions et les huit départements afin de limiter les effets de concentration de la métropole nantaise.
- Réaliser sans attendre le tram-train afin d'améliorer la desserte des quartiers populaires et décider au plus vite la création de la desserte par ligne rapide interrégionale Nantes - Rennes / Bretagne Sud via l'aéroport
- Le delta sur l'emploi doit être positif et bénéficier en tout premier lieu aux salariés de la région  
Nous faisons de chacune de ces conditions une exigence et des axes de luttes dans la perspective de larges rassemblements des usagers comme des habitants.

### Politique TER Régionale

Nous sommes favorable au maillage le plus dense possible en ferroviaire, pour le transport voyageur et marchandise. Nous sommes donc contre tout projet de fermeture de lignes. Pour les lignes déjà fermées, il est essentiel de sauvegarder les emprises afin de permettre les réouvertures. Nous partageons par ailleurs votre revendication de rendre possible l'accès aux TGV aux titulaires d'abonnement de travail.

### Démocratie participative :

Comme pour tout les services publics, nous sommes favorable dans le secteur des transports publics à une implication très grande des usagers et de leurs associations dans les décisions.

### Propositions dans le domaines des transports :

Outre notre engagement fort pour le développement du transport ferroviaire public de voyageurs et de marchandises nous proposons également dans le domaine des transports (ce n'est pas exhaustif...) :

- de nationaliser les autoroutes
- de fortement développer le transport public par bus (ou tramway, métro) dans les villes et les agglomérations : les situations sont bien sur très différentes villes par villes. Mais partout nous pensons qu'il faut augmenter l'offre et le cadencement, en lien avec les usagers et leurs associations. Il faut réfléchir à ce qui peut rendre plus attractif pour les gens le bus plutôt que d'utiliser sa voiture. A Laval, par exemple, il faut réfléchir à faciliter les passages d'une ligne à une autre : avec le réaménagement de la place du 11 novembre, il faut un aménagement urbain plus simples qu'aujourd'hui pour les utilisateurs du bus. Nous pensons également que la gratuité est possible dans beaucoup de villes. Le prix du billet est faible dans le coût total pour les collectivités des transports urbains. La gratuité permet de « rentabiliser » les coûts car cela fait fortement augmenter la fréquentation. (comme on l'a vu dans de nombreuses villes qui ont mis en place cette gratuité). Par ailleurs nous préférons la gratuité pour tous plutôt qu'une tarification sociale.