

Réponse à la FNAUT du candidat UPR, Luccio STIZ, aux législatives pour la 1ere circonscription de la Mayenne.

Transports en commun et ferroviaire

Dans le cadre des traités européens, les services publics deviennent les SIEG - services d'intérêt économique général. Les SIEG sont soumis aux règles de concurrence que fixent les traités européens ; et les monopoles d'état doivent être réduits tant que possible.

La Commission de Bruxelles fixe les grandes orientations politiques et économiques pour chacun des états (les GOPé) dans ses "recommandations" (comprendre le mot anglo-saxon plus comme injonction car les recommandations si elles ne sont pas suivies aboutissent à des sanctions financières demandées par le Commission auprès de la Cour de Justice de l'UE).

A plusieurs reprises la Commission de Bruxelles a demandé la libéralisation du secteur des transports, notamment dans le domaine ferroviaire ainsi qu'une rationalisation des coûts de production de fonctionnement.

Le rappel effectué dans les GOPé de ce mois de mai préfigure des lois qui seront obligées d'être votées par le nouveau gouvernement et ce, quelque soit sa représentation nationale. [1]

Nous suivons ainsi avec quelques années de retard la vision libérale que la Grande Bretagne a appliqué pendant des années sur son secteur des transports avec une ouverture de la concurrence parallèle à une diminution des financements de ce secteur ; une politique austéritaire qui évidemment dégrade le service avant de le brader au privé.

Nous sommes contre cette tendance et la constitutionnalisation des grands services publics à la française est l'une des raisons principales qui nous pousse à proposer de sortir de ce carcan européen que nous ne pouvons ni contrôler, ni changer. Je rappelle qu'il faut l'UNANIMITE des 28 pays pour changer une ligne d'un traité depuis le traité de Lisbonne et qu'en revanche l'article 50 permettant de sortir de l'UE (article 50 du TUE) a été ratifié par nos parlementaires et que donc il n'est pas extrémiste ou farfelu que d'envisager à tête reposée de l'utiliser.

[1] « Dans le secteur ferroviaire, des barrières à l'entrée continuent d'entraver le bon fonctionnement du marché » - Gopé 2017 :

<https://www.upr.fr/actualite/europe/les-gope-grandes-orientations-politique-economique-feuille-route-economique-matignon>

NDDL

Dossier épineux, l'UPR est contre le projet NDDL. Très contradictoire (pas plus de trafic au Nord, fort impact écologie sur la zone humide au Nord contre faible impact

écologie sur l'étang au sud en cas d'agrandissement au Sud), le fait que ce montage financier soit un Partenariat Public-Privé (les PPP privatisent les profits et socialisent les pertes !) nous incitent à lutter contre ce projet. A moins qu'il faille un centre de transport connectant une gare internationale avec un aéroport internationale pour pouvoir être labellisé eurométropole ?

Politique TER régionale

Nous prévoyons de faciliter l'utilisation du transport ferroviaire de proximité en prévoyant un grand plan en faveur du train à moyenne vitesse. Nous nous opposons à l'irréversibilité de la fermeture des lignes et prônerons la possibilité d'en réouvrir.

Démocratie participative

Le problème démocratique est très large et très important en France. La situation est très grave et les cas que vous décrivez sont tout à fait représentatifs de la confiscation de l'intérêt commun par quelques intérêts privés.

Je ne peux que vous encourager à vous pencher sur notre mouvement et notre programme pour comprendre comment nous voudrions résoudre ces problèmes.

Simplement, une des priorités phare - outre la moralisation de la politique : casier judiciaire vierge, reconnaissance du vote blanc, deux mandats maximum, pas de cumul des mandats etc. - propose d'instaurer le referendum d'initiative citoyenne, avec un total de 500 000 signatures en mairie, un projet pourra être soumis à referendum.

Luccio STIZ, le 31 mai 2017