



Questionnaire aux candidats pour les élections présidentielles et législatives de 2017

NOM DU CANDIDAT : GUERRIER Claude PARTI POLITIQUE : ...PCF.....

Objet :

L'objectif de ce document est de connaître la position des candidats à l'élection présidentielle de 2017, en matière d'aménagement du territoire, et plus particulièrement les problèmes rencontrés par notre gare et les usagers de la ligne Paris Châteauroux St Sébastien Limoges. Il s'agit également de leur permettre d'exprimer leurs projets et leurs engagements, ainsi que les moyens qu'ils comptent y associer.

I. Les tarifs

Les tarifs des trains « Intercités » ont considérablement augmenté : **+60% en 10 ans**, de 32,2 € à 51,4 € pour un aller-retour Paris-St Sébastien au tarif Fréquence. Ces augmentations pénalisent considérablement le pouvoir d'achat des salariés qui utilisent cet abonnement pour se rendre sur leur lieu de travail, et incitent à abandonner le train pour la voiture ou le car.

De même, la Banque Postale a augmenté ses tarifs **de 900% en 10 ans** pour les associations, de 4€ à 40€/an,

1. *Que pensez-vous de ces hausses pratiquées par des entreprises sous tutelle de l'Etat ?*

Le PCF propose la création d'un pôle national des transports publics favorisant le développement des transports collectifs et leur accès pour tous, l'augmentation des tarifs ne doit pas exclure les voyageurs qui se déplacent pour leur travail.

2. *Seriez-vous prêt(e) à encadrer légalement les hausses du prix des transports propres (train, métro) ?*

OUI NON

3. *Seriez-vous prêt(e) à supprimer le système de prix de marché pratiqués par la SNCF et qui pénalisent les usagers des petites gares au profit des grandes gares ?*

OUI NON

4. *Seriez-vous prêt(e) à baisser les tarifs de la Banque Postale ?*

OUI NON

II. Les Dessertes

En 2007, pendant le Grenelle de l'Environnement, la SNCF a supprimé la desserte Corail quotidienne à St Sébastien. Au cours de plusieurs réunions et audiences, 3 Préfets successifs et un Directeur de Cabinet ont promis de restituer un arrêt le vendredi soir, et un autre le dimanche après midi.

Ces promesses n'ont pas été tenues. **Lorsque notre gare disposait de dessertes fonctionnelles, grâce à notre action, le chiffre d'affaires a augmenté de 37% en 9 ans. Depuis ces suppressions, il a baissé.**

5. *Que pensez-vous de cette attitude ?*

Le PCF considère que les services publics sont notre bien commun. Le territoire doit donc être desservi sur la base de cette définition. Les lignes doivent être adaptés en conséquence (TER, TGV, Intercités).

6. *Etes-vous prêt(e) à restituer les dessertes Intercité à St Sébastien le vendredi et le dimanche comme cela a été promis ?*

Bien sûr. Lutter pour un service public ferroviaire c'est lutter pour défendre un maillage territorial qui répond non pas à des intérêts financiers mais à des intérêts humains



Questionnaire aux candidats pour les élections présidentielles et législatives de 2017

En 2012, la mise en place forcée du cadencement des dessertes ferroviaires a abouti à de nouvelles dégradations des dessertes.

Une nouvelle grille est prévue sur la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT) au 01/07/2017 avec là encore des suppressions de dessertes et des allongements des temps de correspondance.

La gestion des plages travaux ferroviaires entraîne la suppression des dessertes de jour, alors qu'avant, c'était fait de nuit et sans suppression.

7. Quelle est votre position sur ce sujet ?

Le Pcf propose la 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. Je soutiens la ligne POLT et dénonce la suppression des dessertes en soutenant la gare de La Souterraine.

III. La catastrophe de Brétigny

L'enquête sur la catastrophe de Brétigny a mis au jour les éléments suivants :

- manipulation des agents entendus comme témoins.
- la fissure de l'éclisse était connue depuis 2008 mais les travaux n'ont jamais été réalisés.
- les juges d'instruction se demandent si les agents SNCF n'ont pas établi de faux documents.
- des pièces à conviction ont été « volées ».
- les écoutes téléphoniques ont révélé que de graves problèmes de maintenance et d'infrastructures ont subsisté à Brétigny jusqu'à l'automne 2014, et sans doute au-delà

Un rapport de la Cour des Comptes a épinglé la maintenance des voies, confirmée cette fois par la Direction elle-même.

Les juges ont par la suite renoncé à demander un réquisitoire supplétif qui les aurait autorisés à enquêter sur une éventuelle « subordination de témoins », mais également, sur l'établissement éventuel de faux documents attestant que les aiguillages défailants avaient été vérifiés avant l'accident

8. Que pensez-vous de la gestion de cette catastrophe par l'Etat, la SNCF et la Justice ?

Lutter pour un service public ferroviaire c'est lutter pour un mode de transport où la notion de sécurité prime sur celle de rentabilité; cette catastrophe est la résultante d'atteintes à ce principe. Un contrôle de l'Etat plus efficace est indispensable pour résoudre les problèmes humains.

IV. La remise à niveau des lignes classiques

Durant 30 ans, avec une politique du « Tout TGV », l'entretien du réseau classique a été négligé, aboutissant à la catastrophe de Brétigny.

9. Quels moyens proposez-vous pour la remise à niveau des lignes classiques et de la ligne POLT en particulier ?

Deux axes de combat doivent être engagés. Le premier, relatif au transport de marchandises, le second concerne le transport de voyageur.

Le Fret ferroviaire résume à lui seul l'échec de la stratégie de la SNCF. Pendant de nombreuses années, l'argument selon lequel « Il faut anticiper l'ouverture à la concurrence pour que les opérateurs puissent adapter leurs méthodes de productions et leur organisation » a été édicté en vérité inébranlable. Quand on analyse la situation du fret ferroviaire public aujourd'hui, on s'aperçoit du désastre. En Creuse, la situation catastrophique du fret est connue; le combat sur ce point doit accompagner le combat pour le POLT. Il faut s'intéresser aussi aux autres lignes: Bordeaux Lyon, notamment.



Questionnaire aux candidats pour les élections présidentielles et législatives de 2017

V. Le maintien des guichets dans les gares et des Services Publics

Des Maisons de Services AU Public (MSAP) sont progressivement mises en place. Elles consistent à mettre un simple ordinateur relié à Internet dans le hall du bureau de Poste, avec des fonctionnalités très limitées. La SNCF, a refusé de faire partie du dispositif au niveau national, mais a accepté localement de faire partie de certaines MSAP avec comme objectif de faire fermer de VRAIS Services Publics, en l'occurrence les guichets dans les gares. Le maintien de l'ouverture des guichets dans les gares **est contractuellement prévu dans la convention TER** et le Conseil Régional est opposé à leur fermeture. Malgré cela, la SNCF a imposé une réduction drastique des horaires le 1^{er} avril 2016 dans plusieurs guichets en Nouvelle Aquitaine.

10. Trouvez-vous normal que la SNCF, entreprise sous tutelle de l'Etat, et prestataire ferroviaire des Régions, remette en cause les éléments contractuels de la convention TER ?
OUI NON
11. Que proposez-vous pour remédier à cette situation ?
La convention TER doit être maintenue. Je rappelle que le PCF est attaché dans les conditions que j'ai indiquées ci-avant à la notion de service public.
.....
.....
12. Etes-vous favorable au maintien d'une présence humaine dans les gares ?
OUI NON
13. Pourquoi ?
Les voyageurs ont besoin d'interlocuteurs humains pour répondre à leurs questions éventuelles. Les voyageurs à mobilité réduite doivent être aidés. La durée des arrêts peut poser des problèmes à certains voyageurs. Les guichets doivent être ouverts dans la mesure du possible lorsque les usagers en ont besoin.
.....
Depuis plusieurs années, on constate de nombreuses réductions et fermetures de Services Publics (bureaux de Poste, perceptions, hôpitaux, guichets SNCF).
14. Quelles est votre position sur le maintien des Services Publics, particulièrement en zone rurale ?
Le PCF est, on l'a vu, attaché à la notion de service public contre l'austérité. Nous souhaitons renforcer le maillage des services publics et notamment dans les territoires ruraux. Nous agirons pour leur réimplantation avec une gestion démocratique et participative. Nous développerons des plans d'investissement pour assurer les missions, la formation et la création de postes.
.....
.....

VI. Le dialogue

La Charte du Service Public, signée par l'Etat, prévoit notamment « **que toute réorganisation se traduise par une amélioration dans la qualité des services rendus aux collectivités ou à la population** », et de « **faire précéder toute réorganisation ou création d'une véritable concertation, animée par le préfet, avec les élus, les opérateurs de service public et les usagers** ».

Aucune réunion de concertation n'a été organisée sur le cadencement des horaires SNCF de 2012, sur la réorganisation horaire de juillet 2017, et sur les restrictions d'ouverture des guichets en 2016.

15. Qu'en pensez-vous ?
.....
Cette situation est totalement anormale. Il est évident que les usagers doivent être associés aux décisions de la meilleure façon possible pour que leurs besoins soient pris en compte.
.....
16. Seriez-vous prêt(e) à inscrire la Charte du Service Public dans une loi ?
OUI NON

Lorsque les élus écrivent à la SNCF, ils n'ont pas de réponse.

17. Qu'en pensez-vous ?



**Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien
et autres Services Publics**
Parchimbaud
23160 SAINT SEBASTIEN
<http://codegass.free.fr>
Association loi 1901

Questionnaire aux candidats pour les élections présidentielles et législatives de 2017

Notre système démocratique montre des signes de dysfonctionnement, notamment au regard du rapport entre les citoyens et leurs élus. Pour la SNCF, service public, la question du rapport avec les usagers se pose aussi. Certes, elle doit respecter les rapports humains; on l'a vu. Elle se doit de répondre aux questions qui lui sont posées par écrit. Ainsi, elle exprime sa doctrine mais peut-être ne souhaite-t-elle pas la faire?

VII. La concurrence

Les directives européennes prévoient l'ouverture à la concurrence du transport régional en 2023 et 2020 pour les TGV.

18. *Quelle est votre position sur ce sujet ?*

L'ouverture à la concurrence est présentée comme la solution miracle pour l'avenir du ferroviaire. Les communistes doivent continuer de porter l'idée selon laquelle la libéralisation n'est pas la solution. A l'heure où les politiques d'austérité ne cessent d'accentuer les inégalités entre les citoyens, les services publics demeurent un rempart contre ces inégalités. Ce n'est pas de libéralisation dont les gens ont besoin mais de services publics de qualité.

19. *Que pensez-vous de la libéralisation des cars Macron en dessous des 200 km qui concurrence directement les trains régionaux (exemple : Limoges Brive) ?*

La direction de la SNCF d'un côté s'inquiète des comptes des trains intercity et dans un même temps se permet d'injecter 50 millions d'euros dans sa filiale de bus (ID BUS). La SNCF supprime les trains d'équilibre du territoire mais acquiert 80 nouveaux bus. C'est une curieuse stratégie commerciale pour une entreprise de transport public ferroviaire.

VIII. Vos propositions

1. *Quels projets proposez-vous en matière d'aménagement du territoire et de développement des services publics, notamment ferroviaires ?*

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 d

2. *Quels moyens accorderiez-vous afin de mettre en œuvre vos propositions ?*

Création d'une taxe Carbone régionale (ou nationale) qui alimenterait un fond public national d'investissement destiné ferroviaire public (remise en état des triages abandonnés, création de plateformes multimodales...)

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'Etat 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).

Je vous remercie d'avoir bien voulu consacrer de votre temps à ce questionnaire.

Signature du candidat :