

Bonjour,

Votre courrier appelle 2 réponses :

- 1) les causes d'une inadmissible « régression technologique » au diesel
- 2) Comment rééquiper le territoire

1) les causes d'une inadmissible « régression technologique »

Nous constatons que l'implication de l'État et de la SNCF est insuffisante, avec des financements respectifs de 6 M€ et de 4M€, alors même que la rénovation du réseau secondaire est annoncée comme prioritaire.

Il en résulte que les travaux de remplacement de la caténaire ne seront pas financés et l'alimentation électrique de notre voie ferrée, datant de 1923, serait supprimée et remplacée par un mode de traction thermique alimentée au diesel ce qui constitue une régression technologique et un recul pour la préservation de l'environnement.

Nous sommes convaincus que le service public est un atout pour nos territoires et que la SNCF doit recevoir de l'État les moyens suffisants pour entretenir et moderniser les lignes telles que la nôtre.

Mon propos va peut-être dans un premier temps vous sembler très éloigné du drame que vous évoquez, il est pourtant essentiel de remonter aux sources réelles du problème pour pouvoir s'y attaquer.

1) Aux sources du problème

Le constat que vous faites est l'aboutissement d'un processus qui a commencé il y a une quarantaine d'années, lorsque le monde de la finance a entrepris de détruire l'économie réelle. D'abord au niveau mondial (Fin des accords de Bretton Woods 1971), puis aux niveaux régionaux (Trahison de l'esprit de l'Europe pour la création de l'Union Européenne (ex : constitution Européenne 2005) et nationaux (austérité, jusqu'à loi la [NOTRe](#) 2017)

Il ne faut pas se tromper d'ennemi : la situation que vous décrivez qui touche directement le cœur et l'âme des gens est, vous le savez, un cas particulier d'un phénomène plus vaste.

Si la France a connu les 30 Glorieuses et l'équipement du territoire national, c'est pour 2 raisons principales :

1) Conférence de Bretton Woods de 1944: depuis l'après-guerre, au niveau mondial, les taux de changes des monnaies entre pays étaient fixes. Ainsi les Etats pouvaient s'équiper et se développer en coopération les uns avec les autres, puisqu'ils connaissaient le coût des monnaies, donc des projets à entreprendre. C'est la conférence de Bretton Woods de 1944 qui a instauré ce système.

2) Ce cadre économique international a permis en France 2 choses :

a) Loi du 2 décembre 1945 : [elle interdit absolument toute implication de la spéculation dans l'économie nationale](#) . Ainsi, les salaires et le niveau de vie augmentent. Ce fut la Libération.

b) L'émission de [crédit productif public](#) par un Etat stratège: d'une part une planification indicative promeut l'équipement de l'homme et de la nature nécessaire au niveau national, et d'autre part du crédit productif est émis en fonction de ces projets. Ainsi il ne vient pas à l'esprit de faire de l'argent rapide grâce à la spéculation comme aujourd'hui, mais il vient à l'esprit de bâtir, construire, développer, équiper le territoire en faisant appel aux technologies les plus avancées, créant de facto des millions d'emplois qualifiés.

Cette méthode a permis le développement et l'équipement sur tout le territoire national.

Comment y fut-il mis fin ? En détruisant le cadre de stabilité décrit ci-dessus :

- 1) 1971 : Fin des accords de Bretton Woods -> on peut spéculer sur les monnaies des pays, donc détruire les moyens qui lui permirent de s'équiper.
- 2) 1984 en France: fin de la séparation entre les banques de dépôt (nos salaires) et banques d'affaires (spéculation) : la spéculation peut s'emparer de la vie réelle et la détruire.

C'est à partir de cette période charnière que la France a commencé le « tournant de la rigueur ». Investir pour l'équipement de l'Homme et de la nature est devenu systématiquement « trop cher ». Or, ce n'est qu'en investissant dans la R&D et les applications technologiques les plus avancées qu'on peut faire avancer un territoire.

La primauté qui est donnée au gain financier à court-terme, et la culture du gain et du plaisir immédiat qui y est associée interdit de penser en termes long et de progrès.

Ainsi, toute démarche de progrès est arrêtée, perpétuant les mêmes schémas déjà établis. En termes d'infrastructure, cela implique, au mieux, d'entretenir l'existant. Mais fatalement, la financiarisation de l'économie mène aux coupes budgétaires, au non financement de l'avenir ; elle conduit à la *stagnation* technologique par absence totale d'investissement, puis au *recu*/technologique. C'est ce que vous dénoncez précisément avec le retour au diesel.

2) Comment rééquiper le territoire

Nous voulons connaître vos propositions en matière de développement du transport ferroviaire et notamment du réseau de lignes secondaires.

Nous pensons qu'un vaste programme d'investissement public dans notre réseau ferroviaire permettrait de donner un nouveau souffle à l'économie de nombreux territoires abandonnés.

Concrètement, nous attendons de l'Etat et la SNCF (entreprise dont vous aurez, si vous êtes élu, à choisir le président) qu'ils consacrent les crédits nécessaires (estimés à 10 /12 millions d'€) au remplacement de la caténaire. A ce jour, les crédits déjà votés (principalement par la région) ne peuvent financer ce remplacement.

Avec une dette de plus de 44 milliards d'euros, la SNCF se retrouve dans l'incapacité de jouer pleinement son rôle de service public offrant des services de transport de qualité sur l'ensemble du territoire.

Après avoir délaissé le fret ferroviaire, c'est maintenant la grande vitesse, les trains de nuit, les lignes secondaires et les TERs qui se retrouvent sacrifiés.

Comme en Allemagne, la dette de la SNCF devrait être requalifiée en dette d'Etat pour permettre un investissement massif, notamment dans le fret ferroviaire. Etudier la construction de lignes d'aérotrains nouvelle génération pour voyageurs, afin de libérer le réseau ferroviaire classique au fret.

Pourquoi l'aérotrain ? Parce que la technologie du train est dépassée. En effet, elle repose sur une technologie d'usure par la friction: la roue. Nous prônons avec Jacques Cheminade la mise en place de l'aérotrain, une technologie sur coussin d'air ou à sustentation magnétique, qui évite le phénomène de friction et qui est donc moins couteux en énergie. Cette technologie fut développée par l'ingénieur Jean Bertin dans les années 1970, mais mise au rebus pour des raisons financières associées à une idéologie anti-progrès énoncées plus haut.

Le principe de l'aérotrain a été repris et développé en Allemagne, en Suisse et en Chine.

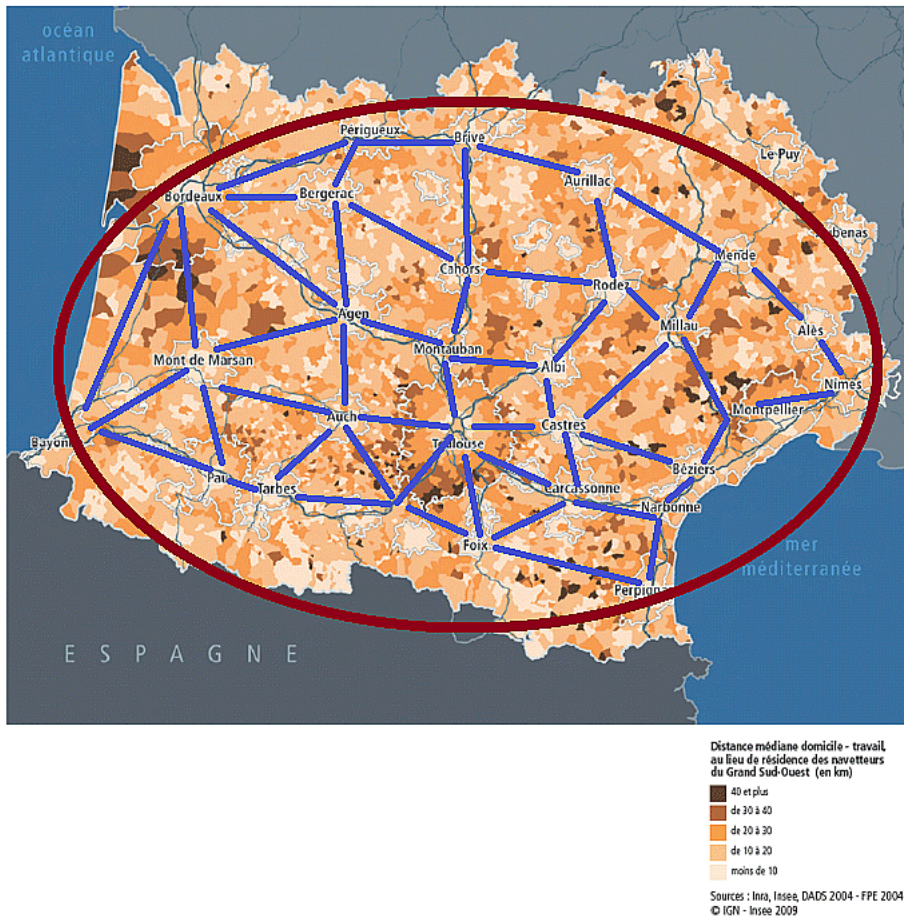
Voici un extrait d'article qui a été écrit à la suite d'une [présentation](#) que j'ai faite à Caussade (82) sur ce sujet. Cette présentation avait été couverte par [La Dépêche](#).

« Avec la roue d'un train, tout le poids du train repose sur un seul point d'appui sur son support. La roue de voiture, plus souple, s'appuie sur une surface déjà un peu plus large sur la route : le poids du véhicule est donc déjà mieux réparti. Mais qu'il s'agisse du tramway, du train, du TGV, de la LGV, de la voiture ou du bus, le déplacement implique toujours friction avec un support, donc usure, énergie pour s'affranchir de cette friction... Tout cela n'a plus lieu avec la lévitation, que ce soit par coussin d'air, par électromagnétisme ou encore par supraconduction. Qui dit absence de frottement, dit absence d'usure, moindre dépense énergétique, accélérations et

ralentissements plus rapides, donc possibilité de relier des villes ou des villages relativement proches... »

Ci-dessous, une vue d'artiste de la liaison des principales villes du sud-ouest par aérotrain, présentée lors de cette conférence.

Au pourtour des aires urbaines de Toulouse, Bordeaux et Montpellier, un salarié sur deux parcourt plus de 30 km pour rejoindre son emploi



Précisons que l'aérotrain glissant sur un support en forme de T inversé, il n'y a pas de problème d'expropriation.

Un métro au-dessus du périph à Paris



UNE SORTIE de serpent blanc glissant sur un rail au-dessus des 35 km du périphérique parisien - vers Arcueil, le projet de métro imaginé par l'architecte Christian de Port-

zamparc à l'occasion de la consultation de dix grands cabinets internationaux sur l'aménagement du Grand Paris. Les 10 équipes présenteront aujourd'hui une synthèse de leur vi-

sion de la future métropole parisienne devant le conseil régional, avant une présentation au public le 17 mars au Théâtre de Chaillot.



le Parisien

3) Comment le financer ?

Mon projet

*« Un projet et non un programme, que seule une mobilisation de notre peuple permettra d'entreprendre.
Un projet qui n'a de sens que si nous l'imposons ensemble aux forces financières destructrices »*



En tant que représentant de M. Cheminade, j'ai participé le 4 avril au soir à un débat avec 9 autres candidats en direct à la radio de Rodez, CFM radio.

Un thème a été abordé en particulier : la fiscalité. La question était ainsi formulée : quel que soit le candidat qui accèdera à la Présidence de la République, il devra puiser dans nos poches pour assurer le fonctionnement de l'Etat. Comment allez-vous gérer les impôts ?

Tous les candidats sans exception se sont contentés de donner des pistes pour récupérer de l'argent (fraude fiscale, UE, économies à droite, à gauche), ou de déshabiller Pierre pour habiller Paul. Où va-t-on prendre et, surtout, le mantra des débats actuels : combien ça coûte ?

J'ai été le seul à partir non pas de « combien ça coûte », mais de « combien ça coûterait de ne pas faire les investissements nécessaire au pays ».

L'enjeu ce n'est pas « combien coûterait de construire un hôpital ? » Mais « combien ça coûterait aux citoyens de ne pas être en mesure d'aller se faire soigner avec le meilleur des équipements ? »

Le crédit public est, pour l'État, l'arme qui lui permet de prêter en vue de créer une plateforme de développement économique, social et humain à long terme. Cet État stratège et inspirateur doit avoir le privilège absolu d'émission de monnaie et de répartition de crédit. Il investit pour l'avenir et non pour le gain immédiat, en contrôlant une Banque nationale qui doit être administrée par un Conseil national du crédit, rassemblant en son sein les représentants de toutes les forces vives de la nation, et pas seulement des banquiers, des agents du Trésor et des inspecteurs des finances.



Cette institution doit être le chef d'orchestre qui donne le la économique. C'est-à-dire qui oriente le crédit public directement vers le financement de grandes infrastructures et délègue aux banques de gestion de dépôts et de crédit la répartition nationale et régionale des crédits pour les productions industrielle et agricole et les services correspondants.

Les Trésors publics sont ainsi en mesure d'utiliser les avances ou crédits de leur banque nationale ou de leurs pôles financiers publics, à des taux préférentiels, pour l'équipement des hommes et de la nature en vue de créer des plateformes de développement mutuel, à l'échelle d'un pays, d'une zone comme l'Europe ou internationale.

Ce n'est pas le fruit d'une spéculation ou d'un gain rapide qui permet de rembourser le crédit, ni même tel ou tel projet en lui-même, mais le développement général de la ou des nations intéressées, un développement « global », c'est-à-dire économique, humain et social.

Pour résumer les choses, **le crédit public, sous le contrôle politique du peuple, est ce qui permet à une société de promouvoir les découvertes de la science et leurs applications sous forme de technologies et de techniques pour le bénéfice du plus grand nombre et des générations futures.**

Cela ne pourra avoir lieu qu'après avoir [séparé les banques de dépôt des banques d'affaires](#),

afin que le crédit public nouvellement émis ne soit pas siphonné par des intérêts privés.

Rétablir la séparation entre les deux principales catégories de banque : banque de dépôt et de crédit (dite de détail) et banque d'affaires (qui investit sur les marchés financiers). C'est le système établi aux Etats-Unis par la loi Glass-Steagall (*Banking Act of 1933*) de Franklin Roosevelt, ou encore la séparation en trois catégories – banque de dépôt, banque d'affaires et banque de crédit à long et moyen terme – prévue, en France, par la loi 45-15 du 2 décembre 1945. **Cela suppose, chez nous, d'abroger la loi 84-46 du 24 janvier 1984, promue par Jacques Delors et Michel Camdessus, et la fausse loi de séparation bancaire de François Hollande et du gouvernement Ayrault.** C'est cette séparation bancaire qui a évité toutes les crises financières graves dans les pays développés entre 1933 et 2000 (date de l'abrogation de la loi Glass-Steagall par le président Clinton, son secrétaire au Trésor Robert Rubin et son conseiller économique Larry Summers).

