

Séance plénière CESER du 20/10/10
déclaration CGT sur
l'avis relatif à la convention de desserte et de financement de la LGV Tours–Bordeaux

L'avis soumis à notre approbation précise que, je cite, « la commission apprécie l'action déterminante du Conseil Régional pour accélérer la progression du dossier dans sa globalité ». Fin de citation.

Effectivement, le rapport à ce sujet rappelle que, je cite, « la Région Aquitaine a fait preuve de détermination en sollicitant des experts de haut niveau qui lui ont permis d'être force de proposition dans l'élaboration de montages juridiques et financiers innovants ». Fin de citation.

Or, en fait de montage financier innovant, il faut comprendre recours au Partenariat Public Privé.

Recours qui va se traduire par une privatisation d'un nouvel ouvrage public majeur durant au moins 44 ans.

Vous le savez car cela a déjà été exprimé ici même, la CGT ne partage pas la satisfaction du Conseil Régional et de la commission 1 sur le recours au PPP.

Il est d'ailleurs notable que la Suisse vient de renoncer à un montage financier similaire pour réaliser un ouvrage ferroviaire de 600 millions d'euros, le considérant plus onéreux et plus risqué qu'une solution de portage par une SA d'actionnaires publics.

Par ailleurs, notre groupe CGT réaffirme son étonnement qu'aucune contribution ne soit réclamée à la région la plus riche de France, alors que c'est elle la plus connectée en autoroutes diverses et en LGV. S'agissant des retombées économiques supposées de cette nouvelle LGV, le groupe CGT s'interroge sur l'exemple de la LGV Est où les acteurs des collectivités locales n'ont toujours rien vu venir de concret après trois années d'exploitation comme le rapporte le journal « La Croix » du 20 septembre dernier. Notre groupe demeure également circonspect quant à la légitimité de la participation financière conséquente du Conseil Régional pour réaliser cette LGV qui est de « pertinence supranationale » comme le précise le rapport.

Notre groupe s'en émeut d'autant plus que l'avant projet de Schéma National des Infrastructures de Transport prévoit de segmenter le réseau ferré national en quatre sous segments, dont trois ne subsisteraient que grâce à l'intervention financière des collectivités locales. Ceci alors que le Président de RFF a déjà annoncé à une commission de l'Assemblée Nationale la fermeture prochaine de 4500 km des 27000 km des lignes du réseau classique.

Combien concernent l'Aquitaine ? Combien de centaines de millions d'euro supplémentaires l'Aquitaine est elle prête à dépenser en lieu et place de l'État pour continuer à faire rouler ses TER ?

Dans le même sens, l'engagement de l'État envers les collectivités locales, pour maintenir en quantité et en qualité les dessertes actuelles des gares shuntées par la future LGV, peut sembler douteux au regard de son incapacité actuelle à maintenir en bon état l'ensemble du réseau ferroviaire national qui relève de sa compétence pleine et entière.

De plus, l'émergence de la mise en concurrence de la SNCF, qu'il appelle de ses vœux, va considérablement réduire sa capacité à imposer aux opérateurs ferroviaires le maintien d'un service qu'ils considéreraient insuffisamment lucratif. A cet égard, la récente décision ministérielle de faire supporter aux trains à grande vitesse l'essentiel d'une taxe destinée à équilibrer les comptes des autres trains d'aménagement du territoire, vient réduire encore la marge réalisée sur les TGV. Au point que la SNCF a déjà réduit ses dessertes sur les lignes les moins bénéficiaires et remet en cause le renouvellement de ses rames âgées de 30 ans...

Cet ensemble de faits ne peut que conduire notre groupe à ne pas partager l'enthousiasme de l'avis. Par conséquent notre groupe s'abstiendra lors du vote de cet avis.