

Assemblée plénière du 22 décembre 2011

Approbation du budget primitif 2012

Intervention de François Simon, Vice-Président en charge des solidarités

Bis repetita non placent semper...et pourtant

L'actualité récente, comme vous l'avez signalé, Monsieur le Président, l'actualité réinterroge évidemment la position de notre Assemblée en ce qui concerne le financement de lignes LGV.

Dès le début de cette mandature, nous avons alerté notre Assemblée sur le mauvais montage financier, par ailleurs inflationniste.

MAUVAIS en raison du désengagement de l'Etat, sur des projets d'infrastructure nationale,
MAUVAIS en raison de la pression éhontée de celui-ci sur l'ensemble des collectivités locales, afin de leur imposer de financer une part de ces infrastructures sur leurs budgets, au détriment des financements dans leurs domaines de compétence, ...et cela au moment où le gouvernement déstabilise la fiscalité des collectivités locales, gèle les dotations globales de fonctionnement.

MAUVAIS parce qu'il induit un Partenariat Public Privé sur des périodes de cinquante ans !

Nous avons déjà cité les présidents de SNCF et RFF, Guillaume Pépy et Hubert Duménil.

Et bien, malgré toutes les pressions pour imposer ce programme, cette fois, c'est Nathalie Kosiusko-Morizet, elle-même, qui vient d'émettre publiquement de fortes réserves sur ces projets LGV, projets auxquels le gouvernement tenait tant.

Les faits sont têtus. La crise, les crises ont redistribué la donne et imposent une relecture des priorités.

Cela est d'autant plus vrai que les projets de vente de LGV à l'étranger s'estompent. Ils se heurtent également à la crise dans les autres pays et la question de savoir s'il faut rouler à 300 ou à 250 km/h n'est pas seulement une question technique mais bien économique. Il faut savoir si la politique économique française à l'exportation doit continuer à s'appuyer essentiellement sur les grands projets technologiques français ou sur l'ensemble des entreprises, en lien avec nos partenaires européens. Les déficits annoncés de la balance commerciale montrent bien l'échec de cette politique qui ne profite en fait qu'aux multinationales du Fouquet's, multinationales qui pratiquent une consanguinité mortifère à moyen terme, par exemple Alstom et Bouygues....

L'annonce de Madame la Ministre signe bien la situation panique ou le cynisme de ce gouvernement, envisageant de renier ses promesses, réfléchissant à haute voix à son désengagement sur des infrastructures qui sont en fait de sa seule responsabilité.

L'attitude de l'Etat est d'autant plus scandaleuse qu'il s'apprête à prélever 230 millions d'euros sur les dividendes de la SNCF, cette année, afin de boucler son budget. 230 millions cette année, plus de 600 millions en cinq ans !

Aussi, nous sommes, aujourd'hui, face à la désinvolture de l'Etat. Pour notre région, 102 millions d'euros ont été prévus pour la ligne Tours-Bordeaux. Seul 30 millions sont de fait gelés. C'est ainsi 70 millions que l'Etat aura prélevé.

Précisons que le dérapage inflationniste continue, rendant d'autant plus aléatoire l'issue de ce projet sans risquer de nouveaux dérapages financiers. Rappelons le coût du km de LGV passé de 5 à 20 millions selon RFF lui-même.

Juste encore un mot pour signaler à mes collègues qui nous arguent régulièrement le frêt ferroviaire pour valider des lignes LGV spécifiques. Celui-ci régresse cette année hélas de 6%, de 50% sur cinq ans, et cela est important, y compris sur des territoires où des lignes spécifiques existent aujourd'hui.

Plus que jamais, EELV réaffirme, qu'en temps de crise, en tenant compte des doutes réels sur la parole de l'Etat, il faut, il faudra réexaminer les scénarios choisis. Nous répétons encore une fois que la meilleure manière de voir arriver des TGV plus rapidement à Toulouse est de travailler à partir des lignes existantes. Voilà où nous en sommes ! Monsieur le Président, le groupe EELV considère qu'il faut dès aujourd'hui exprimer notre colère face à l'Etat. C'est pourquoi nous nous abstiendrons, que nous appelons à s'abstenir sur cette ligne spécifique, chapitre 908, qui engage cette année 20 millions d'euros pour Tours Bordeaux., alors que dans le même temps, nous avons du reporter la deuxième phase d'acquisition de matériel roulant régional.

