



Mr le Président,
Cher(e)s Collègues,

Dans le contexte, vous le savez, le train retrouve une pertinence mais personne, y compris à la SNCF, n'avait anticipé un tel retour en grâce du train. A titre d'exemple, dans notre région, la fréquentation des TER a augmenté de plus de 42% ces dernières années. Il y a donc lieu à réfléchir et décider de développer le réseau ferré en France, mais aussi en Europe. Là est la priorité en matière de transports.

L'argent qui n'est pas alloué à ce développement et ce bel élan s'engouffre dans le financement de la LGV. On nous propose dans cette délibération de contracter un prêt de 170 millions d'euros auprès de la caisse des dépôts pour accompagner ce projet où le montant de la contribution de la Région s'élèverait à 340 millions d'euros. Il est intéressant de noter que le marché public bancaire classique devient trop onéreux pour financer ce type de projet. L'argent prêté par les épargnants ira ainsi alimenter les actionnaires du Groupe Vinci. Pour cette raison, il n'est pas envisageable de participer au financement du partenariat public-privé de la LGV. Je crois que vous pouvez l'entendre.

Nous avons proposé un moratoire sur cette question. Quelle bonne idée nous avons eu au regard de l'évolution de ce projet. Il existe un flou inquiétant quant au coût définitif et au montant des subventions attendues des collectivités où nous n'en voyons plus la fin des dépenses.

Nous réaffirmons et continuons de penser que le financement des LGV doit être du ressort exclusif de l'Etat et de l'Union Européenne, car il sert avant tout à relier les grandes métropoles entre elles.

C'est je crois là qu'il faut chercher. Pourquoi ne pas envisager d'avoir une taxation sur les transactions financières au niveau européen qui pourraient aller au financement de ces grands projets.

Dans ce dossier, l'inadmissible est atteint, alors que l'Etat tire à boulet rouge contre les collectivités locales, qu'il juge trop dépensières, il va pomper ces mêmes collectivités en leur demandant des financements supplémentaires.

Aujourd'hui, il est une évidence, nous avons besoin d'un pôle public national du transport. Faut-il rappeler que le réseau existant souffre de dizaines d'années de sous-investissements et que la dette du système ferroviaire n'est pas une mauvaise affaire pour tout le monde puisque les intérêts de la dette de RFF s'élèvent annuellement à un milliard d'euros et que l'Etat contraint la SNCF à lui verser des

dividendes (69 millions d'euros pour 2010) qui s'ajoutent aux 3,6 milliards d'euros de péage pour faire rouler les trains ?

Ce qui est sûr c'est que nous ne pouvons pas continuer dans les mêmes logiques, ainsi que dans les logiques du tout-camion. Donc tout doit être mis en œuvre pour développer le réseau ferré pour irriguer l'ensemble des territoires pour une égalité d'accès des populations.

Il est également un besoin : la rénovation des voies existantes, mais cela ne peut suffire si l'on veut rompre avec ces logiques. Pour développer le rail, il est nul besoin d'un partenariat public privé.

Le développement humain durable est le choix que nous ferons en toutes circonstances.

Nous resterons vigilants sur les décisions prises et à prendre.

Notre groupe votera contre cette délibération.

Les Groupe Front de Gauche et le groupe Europe Ecologie les verts ont voté contre.