

DECLARATION DU GROUPE COMMUNISTE
Commission Permanente du 31 août 2009

NE PAS PRIVATISER LA LGV

1) Le Groupe Communiste approuve et soutient l' ambitieux projet de la ligne à Grande vitesse entre Tours et Bordeaux pour plusieurs raisons.

- Nous y voyons : une volonté de rééquilibrer les modes de transports.

- Une réponse partielle aux questions d' environnement, de sécurité et d' aménagement du territoire.

La Région a besoin de cette ligne à grande vitesse pour son développement économique et pour son rayonnement.

-Il y a un possible développement du trafic fret sur axe Nord-Sud avec notamment le futur développement vers Toulouse et l' Espagne.

-Enfin il sera possible d' optimiser les dessertes TER pour répondre aux besoins des habitants de la Région.

Donc OUI à la LGV

2) Par contre le montage financier du projet, décidé par le gouvernement est dangereux et nous inquiète pour le devenir du service public.

Le Groupe Communiste dénonce le chantage immoral du Gouvernement Fillon, qui conditionne les raccordements ferrés aux villes du Poitou-Charentes concernées à leur participation financière. Cela au mépris des besoins des populations et sans respect et connaissance des contraintes locales.

Ces pressions sont d' autant plus inadmissibles que le Gouvernement travaille à remodeler le territoire avec l' idée de mettre un terme à tous les financements croisés.

De plus le Gouvernement fait appel à un consortium privé pour concevoir, construire et exploiter la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le gouvernement franchit un pas de plus vers la privatisation du réseau ferré national.

Quel retour en arrière historique ! Il y a 70 ans, l' Etat en créant la SNCF a repris les actifs et le personnel des grands réseaux privés de l' époque qui ne pouvaient plus remplir leurs missions.

En 1983, la SNCF est transformée en EPIC dont le capital appartient totalement à l'Etat.

En 1997, changement d'orientation, c'est la partition RFF et SNCF : l'un prenant la propriété et la responsabilité du réseau et l'autre conservant la mission d'exploiter les services transports de marchandises et de voyageurs.

En 2005, autre changement : ouverture à la concurrence sur le réseau avec circulation de trains de fret privé. Les conséquences sont connues : divers incidents voire accidents ont eu lieu et se multiplient depuis cette décision. Encore une fois, la recherche du profit conduit les entreprises à économiser sur les organisations du travail, sur la maintenance des infrastructures, sur les procédures réglementaires et les formations. L'Angleterre a connu cela et devant les dégâts, elle a re-nationalisé !

En 2009, un autre pas vers l'éclatement de la SNCF est franchi. La propriété, la responsabilité du réseau et son exploitation pour Tours-Bordeaux sont confiés au privé. C'est une première dans notre pays pour les chemins de fer. Comme pour EDF, GDF, France-Télécom ou la Poste, on fait prendre à la SNCF le même chemin dont les étapes sont connus : changement de statut, ouverture du capital et privatisation.

Le gouvernement confirme ainsi sa volonté de transférer tout ce qui est susceptible d'être rentable au secteur privé et financier, d'étrangler les recettes publiques, de transférer les dépenses sociales et utiles et de faire payer une part du coût des infrastructures aux collectivités locales.

3) Le gouvernement doit assumer ses responsabilités et financer cette ligne nationale et internationale. Il s'agit d'un projet de sa compétence qui s'inscrit dans ses engagements du Grenelle de l'environnement, et générateur d'effets économiques appréciables en période de crise.

L'honneur de la gauche, à nouveau majoritaire dans le pays, sera de remettre en cause ces choix politiques et financiers et de redonner toute sa place à l'opérateur historique qu'est la SNCF.

RFF et la SNCF doivent fusionner et être dotés de moyens suffisants pour assurer leur mission de service public. Etat et Europe doivent jouer pleinement leur rôle dans ce projet. Plutôt que de privatiser, des financements publics innovants peuvent être mis en place avec la création d'un Pôle Financier articulé autour de la caisse des Dépôts et Consignations. Ainsi ce Pôle Public contribuerait à la

mobilisation des financements nécessaires, à la modernisation et au développement du réseau ferroviaire avec des prêts de longue durée à taux réduits. Il mettrait les politiques d'aménagement du territoire et environnementale sous contrôle et maîtrise publique.

C'est pourquoi, le Groupe Communiste dit OUI à la LGV mais NON à sa privatisation et s'il avait fallu nous l'aurions exprimé par un vote.