



FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS

## INAUGURATION LIGNES À GRANDE VITESSE

# NATIONALISER LES PERTES, PRIVATISER LES BÉNÉFICES !

**Quand la Direction sort champagne et petits fours, ce sont les usagers qui dégustent et les cheminots qui trinquent !**

**Le 1er juillet 2017, la SNCF a inauguré les LGV Sud Europe Atlantique (SEA) desservant Bordeaux et LGV Bretagne Pays de la Loire (BPL) desservant Rennes permettant de réduire significativement les temps de trajets de et vers Paris.**

Au-delà de la présence du Président de la République et de ministres, c'est la facture de ces festivités, estimée entre 3 et 6 millions d'euros qui fait les choux gras des médias et affole les réseaux sociaux.

Pourtant, même s'il y aurait beaucoup à dire sur ces inaugurations dispendieuses, l'autre scandale est ailleurs avec des enjeux qui se mesurent en milliards d'euros.

Il faut revenir en 2009, se remémorer les remous causés par la crise financière et les milliards d'argent public injectés dans le sauvetage des banques pour retrouver la genèse de la situation actuelle.

En manque de fonds, mais conscient de la nécessité de créer de l'activité et de répondre aux besoins de transports, l'Etat lance 4 grands projets d'infrastructures ferroviaires représentant 14 Mds d'€ d'investissements (les LGV SEA et BPL, le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) et le déploiement de la radio sol-train numérique GSM-R).

Confronté à la dette du ferroviaire, l'Etat décide de passer par des Partenariats Publics-Privés (PPP) et des montages spécifiques avec les collectivités territoriales pour financer ces infrastructures.

Trois projets (BPL, CNM et GSM-R) ont pris la forme de PPP « classiques » de 15 à 25 ans couvrant le financement, la conception, la construction et la maintenance, ce qui constitue inévitablement une perte de la maîtrise publique.

**Le projet de LGV SEA a fait l'objet d'un traitement particulier sous la forme d'une concession de 50 ans accordée à la société LISEA (filiale de Vinci) qui devient Gestionnaire de l'Infrastructure (GI) en lieu et place de la SNCF, bénéficie d'un niveau de trafics contractualisés et d'une garantie financière de l'Etat et de SNCF Réseau.**

A travers ce PPP de 7.8 Mds d'Euros (le plus important jamais conclu en Europe), LISEA devient ainsi le premier gestionnaire privé d'infrastructures ferroviaires français depuis la création de la SNCF en 1938 !

C'est une décision très politique et une volonté libérale de réduction du rôle de l'Etat et surtout une décision très lucrative pour Vinci qui a su négocier avec l'Etat des conditions très avantageuses.

**En effet, le montage financier est porté à 51 % par des fonds publics (Etat, SNCF, collectivités), l'apport sur fonds propre du concessionnaire se limitant à 772M€, le reste faisant l'objet d'emprunts à taux très avantageux puisque garantis par l'Etat !**



Quant au coût des travaux, cette LGV détient le record de France avec 21,7 millions d'euros au km !

Son utilisation a suscité d'après négociations avec une SNCF qui a dû plier et s'engager sur 18,5 allers-retours directs Paris-Bordeaux alors même que le niveau des péages en fait la plus chère de France (7000 € par circulation en heure creuse).

Socialiser les investissements et les risques, privatiser les bénéfices, voilà bien un principe libéral qui s'applique parfaitement à la nouvelle LGV SEA !

**Ce PPP constitue décidément l'apothéose du genre tant les usagers, les collectivités, le groupe public ferroviaire sont floués pour assurer les bénéfices des actionnaires et des banques :**

- ✓ Le contribuable qui, à travers l'Etat (1.5 milliard d'euros) et les collectivités (1.476 milliard d'euros) apporte une large part au projet.
- ✓ Les usagers par une augmentation moyenne du billet de 10€.
- ✓ SNCF réseau qui a financé 2 milliards d'euros accroissant sa dette pour être finalement dépossédée de l'exploitation, de la maintenance et des recettes de péages.
- ✓ SNCF Mobilités avec près de 200 M€ annuels de déficit commercial.

Enfin, les cheminots qui vont servir de variable d'ajustement (productivité, masse salariale) pour minimiser les pertes.

Ce dossier participe à faire évoluer en profondeur les bases de notre système ferroviaire avec des conséquences qui se font déjà sentir dans les stratégies de SNCF Mobilités avec le lancement d'InOUI, dans les politiques de productivité et d'externalisation menées à Réseau ou encore dans l'austérité salariale imposée pour la 3ème année aux cheminots !

Ce n'est pas ainsi que nous répondrons aux besoins des usagers, de la Nation et des grands enjeux environnementaux et sociétaux du XXIème siècle !

**La Fédération CGT des cheminots porte des propositions concrètes de financement et d'organisation pour assurer le fonctionnement et le développement d'un service public ferroviaire sûr et de qualité au service de tous.**

**Unis, usagers et cheminots, nous pouvons gagner la Voix du Service Public SNCF !**

## FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Fonction : .....

Grade : .....

Position de rémunération : .....

Etablissement : .....

Tél : .....

E-mail : .....

 **J'ADHÈRE À LA CGT**  
FÉDÉRATION CGT CHEMINOTS  
263, Rue de Paris – Case 546  
93 515 MONTREUIL Cedex  
Tél : 01.55.82.84.40  
orga@cheminotcgt.fr  
www.cheminotcgt.fr

BULLETIN D'ADHESION

**Ne dites plus :  
« Que fait la CGT ? »  
FAITES-LA !**

Nom du secteur : ..... Tél : .....

Syndicat : ..... Tél : .....

Nom du contact : .....

Nom du syndiqué : .....

