



Confédération Générale du Travail



**UNION DÉPARTEMENTALE DES SYNDICATS CGT DU LOIRET**

## **Déclaration de l'UD Loiret l'Union Départementale appelle à un Rassemblement le jeudi 19 janvier à 17 h devant la Cathédrale Orléans.**

Après sa visite, pour inaugurer le « nouvel Hôpital à Orléans » et surtout promouvoir la politique de restriction des soins sur les Hôpitaux publics avec l'installation des G.H.T. (Groupements Hospitaliers de Territoire.) le 1<sup>er</sup> Ministre sera une nouvelle fois à Orléans le 19 janvier pour signer un accord entre l'Etat et la Région Centre Val de Loire pour le transfert de lignes nationales appelées trains d'équilibre du territoire

Le 19 décembre dernier un accord a été conclu entre l'Etat et la Région Centre-Val de Loire pour la reprise par la Région des lignes Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges-Montluçon et Paris-Montargis-Nevers (sous réserve d'un accord avec la région Bourgogne-Franche Comté) pour le 1er Janvier 2018. La ligne Tours-Le Mans-Caen devant quant à elle être reprise par la région Normandie.

### **De l'argent de l'Etat pour mieux faire passer le transfert des compétences.**

Dans le cadre de cet accord, l'Etat s'engage à accompagner la Région Centre en finançant le renouvellement complet du matériel roulant de ces trois lignes, avec l'acquisition de 36 rames Bombardier pour un montant de 460M€. L'Etat mettra en outre à la disposition de la Région 3 rames Alstom destinées à la desserte de Montluçon. Par ailleurs, il financera à hauteur de 20M€ les investissements d'infrastructures nécessaires à la réalisation d'ateliers de maintenance de ces nouvelles rames. Enfin, l'Etat versera également une contribution de fonctionnement à la Région.

### **Ce qui n'était pas possible pour l'entreprise publique SNCF devient réalisable pour livrer ces circulations aux régions !**

Alors qu'un déficit d'exploitation de 330 M€ est annoncé (pour 320 trains quotidiens représentant 100 000 voyageurs transportés chaque jour et 335 villes desservies), l'Etat s'apprête à investir plus de 2,5 milliards à travers les accords passés avec 6 régions. Plus de 70% du coût d'exploitation sont couverts par les recettes du trafic, cas unique dans le transport conventionné où ce coût est généralement couvert à moins de 30% par les recettes.

### **Passer d'un véritable Service Public national décentralisé à un Service Public Régional permet de préparer le passage en Délégation de Service Public (DSP)**

Cet accord est une occasion rêvée d'accélérer l'ouverture à la concurrence par une expérimentation sur ces circulations. Ce transfert de compétences ne pérennise en rien l'avenir de ces circulations d'intérêt national. Seules six relations de jour (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ; Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille ; Nantes-Bordeaux ; Toulouse-Hendaye et Nantes-Lyon) resteraient sous l'autorité de l'Etat. Les autres circulations sont suspendues au bon vouloir et aux capacités des Régions à les financer.

Chaque Région pourra aussi choisir un transfert du rail vers la route (loi Macron). Au programme c'est le développement de filiales routières, y compris celles du groupe SNCF, pourtant déficitaires mais dans lesquelles de l'argent public est régulièrement investi. Par exemple, 110 millions d'euros pour recapitaliser la filiale OUIBUS en 2016.

Ainsi, Le gouvernement tire un trait sur la cohérence territoriale et l'aménagement du territoire assurés par ces trains d'intérêt national.

Que ce soit en terme de politique de transport de santé publique, de loi du travail, de politique économique et sociale, de l'emploi ou de service public le gouvernement continue sa politique libérale qui est d'adapter le « marché à la logique du profit des actionnaires. »

Fait à Orléans le 16 janvier 2017