

# Les cheminots en grève ont raison !

77 % des conducteurs, 60 % des contrôleurs...  
1 TGV sur 8 sur les grandes lignes. 1 RER sur 5...  
Les cheminots sont en grève à ce jour  
à l'appel de leurs organisations syndicales.

## Les cheminots en grève ont raison !

En grève, les cheminots défendent le service public.  
En grève, les cheminots ne veulent pas la privatisation  
comme en Angleterre qui a conduit à des dizaines de morts...  
En grève, les cheminots ne veulent pas  
de fermetures de lignes ni de l'augmentation des tarifs des billets.  
En grève, les cheminots défendent leur statut  
et défendent les intérêts de toute la population laborieuse.

## Soutien aux cheminots !

Tous les travailleurs, la population dans sa majorité,  
ont intérêt à soutenir les cheminots.

## Le gouvernement ne dit pas la vérité !

Il veut privatiser. Il veut poursuivre l'ouverture à la concurrence  
pour livrer l'entreprise publique au capital financier.  
Il veut liquider le statut des cheminots...  
**Lisez au verso les mensonges du gouvernement.**

# Les mensonges du gouvernement

## La SNCF, un service « de plus en plus cher » ?

« *Les Français [...] paient de plus en plus cher pour un service qui marche de moins en moins bien* », a déclaré le Premier ministre, Édouard Philippe, le 26 février dernier.

Nul doute que la politique commerciale suivie depuis quelques années par la SNCF rend parfois très cher un billet de TGV en période de pointe. Ceci dit, le prix des billets est significativement moins élevé en moyenne que dans bien des pays européens.

*Libération* (3 avril) relève qu'« *une étude du site de vente de billets Go Euro et reprise par le rapport Spinetta indique que le tarif moyen, pour parcourir 100 km en chemin de fer, est de 7,8 euros en France, mais de 29,7 euros au Danemark, 28,6 euros en Suisse et 24 euros en Autriche. L'Allemagne se situe aussi derrière la France.* »

Et avec l'ouverture à la concurrence, avouait l'éditorialiste du journal financier *Les Échos* (27 février), il faudra « *faire admettre aux Français que les prix des billets devront augmenter, car on ne pourra pas éternellement demander aux contribuables de régler plus de la moitié de la facture ferroviaire* ». En fait, c'est bien simple : pour que ce soit rentable pour le privé, il faudrait que le prix des billets augmente !

## Une dette de la SNCF qui enfle « chaque minute » ?

« *La SNCF, c'est 5 000 euros de dette par minute* », avait lancé la ministre de la Santé, Agnès Buzyn, dans *Le Journal du dimanche*, le 17 mars. Diable ! la dette de la SNCF gonflerait-elle chaque seconde du fait de la gabegie de sa gestion quotidienne ? C'est un mensonge. *Libération* relève qu'« *à la différence d'autres entreprises, l'endettement de la SNCF correspond à des décisions qui appartiennent à son actionnaire unique, l'État. Un exemple : le 25 octobre 2007, à l'issue du Grenelle de l'environnement, le gouvernement Fillon décide de la création de 2 000 km de lignes de TGV supplémentaires. À plus de 15 millions d'euros le kilomètre, il y en a pour 30 milliards d'euros !* »

## Un statut au coût prohibitif ?

« *Le transport par voie ferrée coûte 30 % de plus que dans d'autres pays* », a déclaré Nicolas Hulot sur France Inter, le 13 mars, à l'instar de nombreux ministres. Il y aurait trop de cheminots en France, ils ne seraient pas assez « productifs » ? Qu'en est-il en Allemagne, souvent citée en exemple en matière d'ouverture à la concurrence ? *Libération* indique avoir « *comparé plusieurs ratios économiques de la Deutsche Bahn et de la SNCF. Il en ressort que la française aligne 5 salariés pour 100 km de ligne quand son homologue allemande en utilise 5,9.* »

## Les cheminots, des « privilégiés » ?

Il faut « *oser assumer de mettre sur la table les tabous et les privilèges* », avait lancé le délégué général de LREM, Christophe Castaner, sur RTL, le 16 février, visant les cheminots. Des « privilégiés », les cheminots ?

*Libération* indique que « *la "prime de charbon" n'existe plus depuis 1961. Mais surtout, le régime de retraite a été modifié en 2008, comme pour les salariés du secteur privé. La durée de cotisation est passée de 37,5 à 41,5 années (...). Les cheminots, qui sont aux 35 heures, ont maximum 132 jours de repos annuels, récupérations des week-ends compris. Un salarié du privé dispose, lui, de 131 jours alors qu'en général, il ne travaille ni le samedi ni le dimanche.*

Côté rémunération, le salaire des cheminots est supérieur de 100 euros au salaire moyen du privé, à 2 988 euros brut mensuel. Mais, selon la SNCF, plus de 60 % des cheminots touchent moins de 3 000 euros brut. »

Article publié dans *Informations ouvrières* n° 497

Chaque semaine, lisez *Informations ouvrières* !