

# Nous sommes tous des cheminots !

Nous

## Le 22 mars, et après...

Depuis que Macron est au pouvoir, il a enchaîné les attaques contre le monde du travail. Tout cela, sans rencontrer de véritable opposition.

Maintenant, il veut s'attaquer aux travailleurs de la SNCF, c'est-à-dire à leur sécurité d'emploi, à leur salaire et leurs conditions de travail. Puis il projette de s'en prendre aux retraites de tous et de saigner la fonction publique en supprimant 120 000 emplois. À côté de ça, les profits du Cac40 ont dépassé les 93 milliards d'euros. Les actionnaires encaissent des dividendes en hausse de 10 ou 20 %.

Eh bien, pour les travailleurs, la coupe est pleine !

L'opposition du monde du travail doit s'exprimer massivement. Cela fait des décennies que le grand patronat attaque les emplois, les salaires et les conditions de travail et d'existence de la majorité pour continuer de s'enrichir, avec la bénédiction et l'aide de tous les gouvernements.

Si nous ne mettons pas un coup d'arrêt à tout cela, où en serons-nous dans cinq ou dix ans ? Quelle sera la vie de nos enfants ?

Le bras de fer entre les cheminots et Macron aura une importance majeure dans les prochaines semaines. Au-delà des calculs des appareils syndicaux,

beaucoup de cheminots savent que pour l'emporter, ils devront jeter toutes leurs forces dans la bataille. En effet, la grève à l'économie n'existe pas. Et quels que soient les problèmes que cette grève posera aux usagers, tous les travailleurs devront en être solidaires.

Car le combat qui commence à la SNCF est aussi celui de tous les travailleurs. En s'attaquant aux cheminots, Macron veut mettre au pas l'ensemble de la classe ouvrière et dégager la voie pour de nouvelles attaques. Eh bien, cheminots, travailleurs du public et du privé, il faut faire bloc tous ensemble.

La stratégie de tous les patrons, comme du gouvernement, est d'attaquer les travailleurs catégorie par catégorie et de les dresser les uns contre les autres : le privé contre le public, les travailleurs en intérim ou en CDD contre les CDI, les chômeurs contre les salariés, les actifs contre les retraités. Refusons ce piège grossier.

Pour nous faire respecter, il faut renouer avec les luttes et s'appuyer sur ceux qui se battent. Et puisque Macron a déclaré la guerre aux cheminots, faisons tout pour qu'ils l'emportent, et que cela ouvre la voie à une contre-offensive du monde du travail. Après le 22 mars, affirmons que nous sommes tous des cheminots et redécouvrons, ensemble, notre force collective.

## Le rapport Spinetta : une attaque en règle contre les cheminots

Le rapport Spinetta, qui sert de base à la réforme de la SNCF que Macron veut imposer aux cheminots, aurait dû s'intituler « l'avenir du profit dans le transport ferroviaire » tant chacune de ses mesures est soumise au critère de rentabilité.

Depuis la fin des années 1990, la réorganisation de la SNCF en vue de l'ouverture programmée à la concurrence n'a pas cessé. Aujourd'hui, le mouvement s'accélère. En préconisant la transformation de la SNCF en société anonyme, le gouvernement prépare la privatisation des secteurs du ferroviaire les plus rentables, pour mettre ainsi à la disposition des capitalistes les infrastructures, le matériel et le personnel déjà formé. Autant dire que, pour les cheminots et les usagers, il s'agit d'un plan d'attaque en règle.

Le rapport Spinetta préconise la disparition du statut des cheminots, à commencer par les futurs embauchés. À travers cette mesure, le gouvernement veut qu'il soit possible de licencier les cheminots avec autant de facilité que dans le privé, d'amputer leurs droits à la retraite et de poursuivre le blocage

des salaires. La réforme annoncée se fixe l'objectif d'augmenter de 30 % la productivité des cheminots au prix de l'intensification du travail et de la réduction des effectifs. Sans parler du projet de transfert des cheminots à des opérateurs

privés, en même temps que le transfert du matériel, avec à la clé, en cas de refus, le licenciement !

Tous les serviteurs de la bourgeoisie, dans le monde politique et les médias, ont applaudi le rapport Spinetta et les attaques que Macron programme contre les cheminots. En 1995, ils avaient aussi encensé Juppé. Mais la mobilisation des cheminots lui avait fait remballer sa réforme !



## Faire ravalier à Macron ses provocations

Il y a une réelle provocation dans l'ampleur des attaques annoncées contre les cheminots comme dans le fait de vouloir les imposer par ordonnances.

Macron lance une épreuve de force avec les cheminots au moment même où il annonce la suppression de 120 000 postes dans la fonction publique. Il choisit aussi de passer par ordonnances. C'est une manière brutale et provocatrice de dire aux syndicats que, même s'ils sont reçus par le gouvernement et lui expriment leurs désaccords et leurs propositions, il n'y a rien à négocier, l'affaire est déjà pliée.

Macron fait un pari : il gagnera beaucoup s'il parvient à faire plier et les cheminots et l'ensemble des syndicats. Le projet de réforme de la SNCF s'intègre dans une attaque générale du patronat et des gouvernements à son service, qui dure depuis des années et vise à liquider progressivement toutes les règles pouvant donner aux travailleurs une certaine sécurité de l'emploi.

Avec cette réforme, Macron, comme tous ses prédécesseurs, ne fait qu'obéir aux ordres du patronat.

Pour contrer une telle



attaque, une manifestation, aussi réussie qu'elle soit, une journée de grève, aussi massive qu'elle soit, si elles peuvent être un avertissement, ne suffiront pas à faire reculer le gouvernement. Pour cela, il faudra toute l'énergie, la détermination des travailleurs du rail conscients de l'enjeu, leur capacité aussi à entraîner leurs camarades de travail dans les manifestations et dans la grève.

## Mensonges et calomnies

**Les cheminots gagnent-ils 3 200 € par mois ?**

**NON!** Des journalistes affirment que le salaire moyen à la SNCF est de 3 200 € par mois, à la grande surprise des cheminots qui, pour beaucoup, en gagnent à peine la moitié.

Par exemple, un cheminot remiseur-dégarreur aux ateliers de Châtillon, parti à la retraite en 2014, ne touchait en fin de carrière, après 40 années de cotisation, que 2 200 € de salaire net mensuel.

Et cela toutes primes comprises, pour une activité en équipes (3x8), et trois dimanches sur cinq travaillés.

Les jeunes embauchés sur son atelier commencent par travailler en journée. Ils touchent à peine plus que le smic, et cela dure pendant plusieurs années.

Devant ces mensonges des médias, certains cheminots se disent à juste raison : «Puisqu'ils prétendent qu'on gagne cet argent, eh bien, qu'ils nous le donnent!»

**Les cheminots partent-ils à la retraite à 52 ans ?**

**NON!** L'âge théorique de départ à la retraite est de 52 ans chez les conducteurs et 57 ans chez les autres cheminots... Mais ceci, c'est la théorie, et de moins en moins de cheminots parviennent à partir à ces âges-là.

En effet, l'application des réformes de retraite augmente progressivement la durée de cotisation nécessaire pour avoir une pension complète. Elle atteint aujourd'hui 41,5 années et passera bientôt à 43 ans, comme dans le privé.

Un système de décote a été mis en place, diminuant la pension des cheminots qui n'ont pas les annuités nécessaires à raison de 5 % par année manquante. Actuellement, la décote maximale est de 12,5 %. Bientôt, elle pourra atteindre 25 %.

Dans ces conditions, nombreux sont les cheminots qui attendent plusieurs années avant de partir à la retraite, et la situation ne pourra qu'empirer dans les années à venir.

**Les cheminots ont-ils plus de RTT que les autres ?**

**NON!** Même sur le plan des congés, les médias trouvent le moyen de présenter les cheminots comme mieux lotis que les autres travailleurs. On entend même dire qu'ils ne travailleraient qu'un jour sur deux !

Mais les cheminots sont aux 35 heures et ces RTT ne font que compenser le travail en nuit et en week-end pour les conducteurs, les horaires en 3x8 pour les cheminots de la production.

Pour ces derniers par exemple, les journées de travail durant 8 heures, cela génère du temps de récupération chaque jour, de manière à correspondre à des semaines de 35 heures.

La direction de la SNCF ne manque pas, elle aussi, de reprocher ces congés aux cheminots et de vouloir les «remettre au travail», comme elle dit. Et comme dans toutes les entreprises, elle cherche par tous les moyens à réduire les temps de repos.

**Les familles des cheminots voyagent-elles gratuitement ?**

**NON!** Les salariés de la SNCF bénéficient de voyages quasiment gratuits, car ils ne paient que la réservation. Leurs conjoints et enfants peuvent avoir des billets à 10 % de leur valeur, et leurs parents et grands-parents ont droit à quatre voyages gratuits par an.

Cet avantage ne leur a été accordé que pour compenser la faiblesse des salaires. Dans des entreprises du privé, les patrons font de même avec les chèques-vacances ou les tickets-restaurants. Et il est souvent utilisé par les cheminots pour leurs trajets domicile-travail.

Cela peut paraître constituer un privilège pour bien des travailleurs au regard du coût souvent exorbitant des billets de TGV.

Mais là encore, les vrais privilégiés ne sont pas les cheminots. Les sommes en jeu sont dérisoires par rapport aux fortunes des capitalistes. Eux, ce n'est pas en train qu'ils se déplacent, mais en jet privé !

**Faudrait-il en finir avec la garantie de l'emploi ?**

**NON!** Le gouvernement prétend que la garantie de l'emploi est un privilège insupportable. Mais les privilégiés, ce sont les actionnaires, les rentiers qui vivent de leur capital, qui ne font rien de leurs dix doigts ! Certainement pas les cheminots qui travaillent bien souvent en 3x8, le dimanche et les week-ends.

D'ores et déjà, bien des travailleurs du rail n'ont plus la sécurité de l'emploi.

Par exemple, à SNCF Réseau, qui assure l'entretien des voies, les travaux sont effectués à 50 % par la sous-traitance. Plus généralement, 30 % des nouveaux embauchés en 2016 l'ont été selon les règles du secteur privé.

Mais aujourd'hui, avec la suppression du statut des cheminots, le gouvernement voudrait pouvoir licencier, y compris collectivement, les cheminots.

Voilà contre quoi les cheminots se battent.

## Travailleurs du rail : tous concernés

**En annonçant le fin du recrutement au statut pour les nouveaux embauchés, le gouvernement espère semer la division parmi les cheminots.**

Ainsi, ministres et journalistes demandent d'un air faussement ingénu : « *Mais de quoi sont mécontents les cheminots déjà en poste, puisqu'ils conserveront leur statut ?* ». Comme si le recul des uns n'entraînait pas

systématiquement le recul de tous. Comme si ajouter la menace de licenciement à l'arsenal de moyens de pression et de répression de la hiérarchie, sur une partie toujours croissante des travailleurs, n'aurait

pas de conséquence dans leur vie quotidienne face à la direction.

Quel que soit leur âge, leur statut et leur contrat, c'est l'unité des travailleurs du rail qu'il faut opposer.

Surtout, bon nombre de cheminots en sont conscients, au delà de leur situation individuelle, c'est aussi l'avenir de leurs enfants, celui de l'ensemble de

la société qui est en jeu.

Une défaite des cheminots ouvrirait la voie à bien d'autres attaques contre les travailleurs et contre ce qui reste encore de services publics.

À l'inverse, leur riposte pourrait sonner le signal de la révolte des travailleurs.

Alors, comme en 1995, il faut crier : « Tous ensemble ! Tous ensemble ! »



## TER : petites lignes et grosses ficelles

**Le Premier ministre a fait mine de reculer sur un point : la fermeture des petites lignes. Mais à y regarder de plus près, ce n'est qu'un faux semblant.**

Le rapport Spinetta préconisait la fermeture pure et simple des petites lignes drainant peu de passagers et peu de trains quotidiens.

Cette proposition avait suscité, à juste titre, l'indignation des associations d'élus et d'usagers des

transports. C'est la raison pour laquelle Édouard Philippe a fait mine de reculer sur ce terrain, en déclarant : « *On ne décide pas la fermeture de 9 000 km de lignes depuis Paris.* »

Sauf que, si on ne le décide pas depuis Paris,

on peut bien le décider ailleurs – c'est-à-dire dans les régions. Ces lignes relèvent pour la plupart du TER, ce qui signifie qu'elles sont financées par les conseils régionaux. Et le rapport Spinetta a donné la recette pour convaincre les régions de les fermer elles-mêmes : augmenter la redevance que payent les régions.

Il y a fort à parier que le

gouvernement va forcer les régions à assumer la décision de fermer ces petites lignes et l'impopularité qui en découlera, en leur imposant des conditions financières qu'elles ne pourront pas tenir.

C'est une raison de plus, pour tous les usagers, de soutenir les luttes que les cheminots mèneront contre les projets du gouvernement.

## Concurrence ? Hausse des prix annoncée

Pour les naïfs qui auraient l'illusion que l'arrivée de la concurrence pourrait faire baisser le prix du train, le rapport Spinetta est éclairant.

Il précise : « *Dans un contexte d'ouverture à la concurrence en open access, la concurrence sera limitée à un petit nombre d'opérateurs qui n'auront pas intérêt à se livrer une guerre des prix.* »

Si beaucoup de voyageurs des classes populaires s'indignent à juste titre du prix souvent élevé du billet de train, Spinetta lui, le juge « *bas* » et indique que

« *les prix pratiqués sont inférieurs, pour de nombreux usagers, à leur disposition à payer* ».

Il dénonce l'existence actuelle d'un « *prix maximum en seconde classe qui est homologué par l'État. Le système de prix maximum dont on a du mal à comprendre ce qui le justifie aujourd'hui deviendra franchement incongru dans un système de concurrence* ».

Le usagers sont prévenus : le but de la concurrence est de remplir les caisses des actionnaires... en puisant dans leur porte-monnaie.

## Maintenance : fermeture d'ateliers pour les uns, travail de nuit pour les autres

Le gouvernement a donné l'objectif : augmenter de 30 % la productivité des cheminots au prix de l'intensification du travail et des suppressions d'emplois massives.

Par exemple, dans le but de supprimer annuellement 3,5 % d'effectifs dans la maintenance des TGV, la SNCF va faire passer le parc de TGV de 415 rames aujourd'hui à 302 en 2027. Par quel miracle ? La SNCF allonge les parcours de jour

et systématise l'entretien la nuit, par exemple, des Ouigo pour les faire repartir chaque matin. D'une main, elle supprime des effectifs, ferme des ateliers, de l'autre, elle généralise le travail de nuit pour les cheminots restants.

Il s'agit bien d'augmenter encore les profits avec la peau et la santé des ouvriers des ateliers SNCF. Pas étonnant qu'ils soient eux aussi mobilisés contre Macron.

## Dans les bulletins Lutte ouvrière SNCF

### Les charlatans ?

Depuis les années 1980, les gouvernements et la SNCF ont fait passer les effectifs cheminots de 252 000 à 146 000. C'est cette hémorragie, combinée aux économies sur le matériel, qui a rendu une gigantesque partie du réseau obsolète, ce qui entraîne désormais pannes et retards.

Aujourd'hui, les responsables de cette saignée osent reprocher cette situation aux cheminots. Ils sont dignes des médecins de Molière : faux-savants et vrais fossoyeurs.

### Propos bovins

Au Salon de l'agriculture, Macron a déclaré : « *Je ne veux pas avoir d'un côté des agriculteurs qui n'ont pas de retraite et de l'autre avoir un statut cheminot et ne pas le changer.* »

Mais ce sont les Leclerc, Besnier et autres capitalistes de l'agroalimentaire, amis de Macron, qui pressurent les petits agriculteurs, certainement pas le statut des cheminots.

### Vous avez dit scandaleux ?

Ce serait scandaleux que les cheminots conservent leur statut alors que les salariés du privé n'en ont pas ? Et que des travailleurs bénéficient d'un CDI alors que d'autres sont en intérim ? Ou bien qu'ils aient une maison ou un appartement pour loger leur famille alors que d'autres sont à la rue ? Tout cela serait scandaleux ?

Ce qui est vraiment scandaleux, c'est que les 1 % les plus riches de ce pays aient accaparé 82 % des richesses créées en 2017 !

### La dette a bon dos

Son accroissement n'est pas dû au prétendu coût exorbitant des cheminots ! Non, les 53 milliards qu'elle atteint désormais sont allés remplir les coffres-forts des Bouygues, Alstom, Sacilor... les groupes capitalistes impliqués dans le développement du réseau TGV et la maintenance des installations vieillissantes.

Les banques ne sont pas en reste puisque 1,7 milliard leur est versé chaque année au titre des intérêts de la dette.

Pendant ce temps, les lignes secondaires ferment, les voies se dégradent et les effectifs des cheminots fondent !

## Les directions syndicales discutent, les cheminots défendent leur peau !

**Le gouvernement a déclaré la guerre aux cheminots et vise derrière eux l'ensemble du monde du travail. Face à cette offensive frontale, l'attitude des directions syndicales aurait dû être de sonner le branle-bas de combat, de donner l'exemple de la combativité, d'organiser la riposte.**

Eh bien non, elles baladent toutes les cheminots et les autres travailleurs prêts à se mobiliser, le 22 mars et après, en parlant de « projet industriel », de « vraie réforme » ou de négociation avec le gouvernement. Mais le gouvernement ne négocie pas : il s'en prend à l'emploi des cheminots, à leur salaire, à leur peau ! Parler d'autre chose, c'est être en dessous de tout !

Le 7 mars, Laurent Brun, le secrétaire de la fédération CGT cheminots, présentait son « rapport sur le développement du service public ferroviaire », qu'il disait être l'antithèse du rapport Spinetta. Comme si le gouvernement allait tenir compte de l'avis d'un dirigeant syndical concernant le fonctionnement de la SNCF. Il n'en tient compte

pour rien, il l'a affirmé haut et fort en annonçant qu'il ferait passer sa réforme par ordonnance.

Le 12 mars, Martinez, le secrétaire de la CGT, a aussi botté en touche alors qu'il était interrogé sur les intentions de riposte de la CGT. Il a répondu : « La balle est dans le camp du gouvernement. » Sa seule exigence était d'être reçu par le Premier ministre pour lui remettre un rapport de 70 pages contenant les propositions de la CGT pour une « vraie réforme ». Martinez fait des propositions, envisage une réforme... au moment où le gouvernement s'apprête à décapiter les droits des cheminots. Et tous, de la CFTD à FO, en passant par SUD et la CGT, d'attendre les décisions du gouvernement, alors qu'elles

sont clairement énoncées depuis des semaines.

Les dirigeants syndicaux ne sont évidemment pas dupes, ils savent pertinemment que le gouvernement ne les écouterait pas. S'ils parlent de cela, c'est pour ne pas parler de l'essentiel : l'enjeu n'est pas l'organisation de la SNCF, mais les conditions d'existence des cheminots et comment mener une lutte sérieuse pour les défendre.

L'inaction des dirigeants syndicalistes n'est pas uniquement dans le discours, mais aussi dans l'absence d'un plan de riposte. La CGT cheminots, le syndicat le plus influent à la SNCF, a refusé et milité contre le dépôt d'un préavis de grève nationale pour le 22 mars, sous prétexte que les conducteurs devaient amener les cheminots à la manifestation. Comme si, en 1995 ou en 1968, la grève générale des transports avait empêché la tenue de manifestations monstres ! Comme si les travailleurs n'avaient

pas les moyens d'assurer à la fois le succès de la grève et de la manifestation !

Cerise sur le gâteau, les directions syndicales ont décidé que les cheminots et les travailleurs de la fonction publique ne défileraient pas ensemble.

Sous prétexte d'unité syndicale, elles se sont alignées jusqu'à présent sur la proposition systématiquement la moins combative, sur le plus petit dénominateur commun. Elles ont ainsi proposé, s'alignant sur le calendrier de pseudo-discussions avec le gouvernement, un calendrier de grève par roulement, alternant deux jours de grève et trois de travail du 3 avril au 28 juin.

Les organisations qui l'ont imaginé le justifient en parlant de grève à l'économie. Mais la grève à l'économie n'existe pas. Pour gagner, il nous faudra jeter toutes nos forces dans le combat.

L'unité dont les travailleurs ont besoin, c'est pour entraîner, donner confiance, certainement pas pour tirer en arrière.

Quels que soient les freins actuels ou futurs à la mobilisation, ils pourront être surmontés par la mobilisation consciente et multiforme des travailleurs du rail eux-mêmes, en direction d'autres cheminots et des autres travailleurs. Les bureaucrates se préoccupent de sauver leurs intérêts d'appareils syndicaux. Mais les cheminots, eux, défendent leur peau. Alors, la balle n'est pas dans le camp du gouvernement, elle est dans le camp des cheminots et de l'ensemble des travailleurs !



**Nous sommes tous des cheminots !**

**Nous sommes tous des travailleurs !**

**En déclarant la guerre aux cheminots et fonctionnaires, Macron attaque tous les salariés. En les défendant, c'est notre peau qu'on défend !**



**Macron veut faire plier les cheminots pour mettre la classe ouvrière à genoux. Travailleurs, rendons coup pour coup !**



Une assemblée de cheminots grévistes à la gare de l'Est, à Paris.

## Grande-Bretagne : le chemin de fer privatisé, vache à lait des capitalistes

**Le gouvernement Macron ose prétendre que la privatisation des chemins de fer dans les autres pays a été bénéfique. L'exemple de la Grande-Bretagne montre exactement l'inverse.**

Depuis la privatisation de 26 lignes de voyageurs, les prix des billets ont augmenté en moyenne de 23 % en valeur réelle (déduction faite de l'inflation). Actuellement, un

banlieusard londonien habitant à 50 km de son travail dépense chaque mois 13 % du salaire moyen pour payer son transport. Pour une distance équivalente, les chiffres correspondants

sont de 2 % en France, 3 % en Italie, 4 % en Allemagne et 5 % en Espagne.

La subvention globale de l'État aux chemins de fer privatisés s'élève à environ 4,6 milliards d'euros, 50 % de plus qu'avant la privatisation en valeur réelle. Ce chiffre comprend les dépenses d'infrastructure. Les dividendes payés par les compagnies privatisées

à leurs actionnaires représentent environ un tiers des subventions qu'elles reçoivent de l'État. Autrement dit, ce sont les fonds publics qui paient les dividendes.

Voici pour finir un exemple de « l'efficacité » du réseau anglais privatisé : en 2017, la Southern Rail, en partie administrée par l'entreprise française Keolis, a enregistré 101 000 retards

ou annulations sur un total de 242 000 trajets pour l'ensemble du pays, toutes lignes confondues. Il s'agit là du chiffre le plus élevé depuis la privatisation.

Cadeaux aux capitalistes et désorganisation du secteur, voici le triste bilan de la privatisation en Grande-Bretagne.

Supplément au numéro 2590 de Lutte ouvrière.

Lutte ouvrière est éditée par la société Éditions d'Avron - 6, rue Florian 93500 Pantin - Téléphone: 0148108620.

Directeur de la publication et responsable de la rédaction: Michel Rodinson.

Impression du supplément: L'imprimerie, 79 - route de Roissy - 93290 Tremblay-en-France.

Commission paritaire des publications n° 1019 C 85576 - ISSN 0024-7650

Distribué par les MLP (Messageries lyonnaises de presse) - Dépôt légal mars 2018.

**Lutte ouvrière est en vente dans les kiosques chaque semaine**  
[www.lutte-ouvriere.org](http://www.lutte-ouvriere.org) - [contact@lutte-ouvriere.org](mailto:contact@lutte-ouvriere.org)