



La dette est principalement une volonté des gouvernements successifs d'investir dans les infrastructures d'Etat, notamment avec la création des lignes à grandes vitesse.

Le régime spécial des cheminots est à l'équilibre, c'est une obligation réglementaire européenne. L'entreprise et les salariés cotisent plus que dans le privé. Ce régime est la démonstration que l'on peut prendre une partie de la valeur ajoutée d'une organisation et la répartir équitablement. Or le gouvernement veut l'inverse pour nous tous.

Le coût annuel d'un cheminot est de 63200e et 63100e pour les agents SFERIS (filiale)

Les autoroutes sont-elles coûteuses à cause des agents d'entretien ou des actionnaires avec leur appétit démesuré?



Là encore, qui peut croire que la finance se souciera du sort des usagers en cas de déficit de la ligne? Avec un peu de chance, les trains seront remplacés par des autocars, avec un temps de trajet bien supérieur.

Le rapport SPINETTA renvoi la gestion des déficits des petites lignes aux Régions. Les Régions sont-elles riches à ce point ?

Et l'écologie on en parle avec ces autocars? Pour info les cars MACRON connaissent leurs premiers plans sociaux.

La privatisation du FRET était annoncée comme salvatrice à l'époque. Résultat : Actuellement, le Fret est quasiment à l'arrêt



**Mais avec
l'arrivée de la
concurrence,
les prix vont
baisser?**

**Ailleurs, après
privatisations, les
prix ont augmenté
de 40% en moyenne
(Financial Time)**

**Au début, les secteurs dans lesquelles les
privatisations ont eu lieu, parfois, les prix ont
baissé. Mais au début seulement, car lorsque le
marché n'a été contrôlé que par 3, 4 opérateurs,
des ententes ont été faites pour augmenter les
prix.**

**Etrangement les actionnaires ne font
pas dans la charité !**



Mais les cheminots défendent surtout leur statut avant le service public !! Et de toute façon ils sont payés en grève...



FAUX ARCHI FAUX : Les grévistes ne sont pas payés. Il peut arriver parfois qu'en fin de conflit, la Direction étale, dans un temps réduit, les retenues sur salaires.

Le statut garantit aux cheminots un niveau de formations minimum pour assurer leurs missions de service public, un déroulement de carrière, etc...Ce déroulement leur permet, entre autres, de ne pas être soumis à des pressions en opposition avec les missions de service public.

DONC PAS DE SERVICE PUBLIC SANS STATUT

Demain le patronat arrivera-t-il à convaincre qu'un salarié en CDI a un statut de « privilégié »?

la
cgt

cheminots
LES
ARCS

Mais les Anglais, les
Allemands, ils y sont
bien passés à la
privatisation ?

Cheminot:
L'anomalie
Néolibérale



Après la privatisation des chemins de fer Anglais, la sécurité s'est effondrée et 70 usagers sont morts entre 1995 et 2005. Les prix ont augmenté car les subventions de l'Etat ont disparu. Désormais 2/3 des Anglais souhaitent la renationalisation.

En Allemagne, nos rigoureux journalistes omettent une chose: L'Etat a racheté la dette du Ferroviaire PAR 2 FOIS.

Ce qui complique les comparaisons, non?



**Et les
Privilèges,
pas rien
Quand même?**

Retraite: Les réformes des retraites successives ont eu pour conséquences d'engendrer une décote (perte de salaire) importante si le départ en retraite se fait à l'âge légal. Conséquence: les agents continuent de travailler pour annuler cette décote comme la plupart des salariés jusqu'à 62 ans actuellement.

Train gratuit: Oui, même si les réservations sont à la charge des ayants droits, cet acquis social a été négocié avec les compagnies privées de l'époque en contrepartie de la mobilité historique des cheminots.