

## B. ET LES CHEMINOTS ?

Pour les cheminots, la rentabilisation, c'est la certitude d'une attaque en règle de tous leurs avantages, le développement « sauvage » de la productivité ; les suppressions d'emploi, la déqualification, une exploitation accrue, s'appliquant à tous les postes, à toutes les activités. Pourquoi ?

### — 1) LE POIDS SPECIFIQUE DU STATUT.

Les avantages du statut, reflet des luttes des cheminots dans les années 1920, ont été arrachés, dans le cadre des nécessités économiques des chemins de fer de l'époque : besoin de paix sociale pour structurer les grandes compagnies.

Aujourd'hui, une S.N.C.F. placée en concurrence avec le transport routier, va diminuer ses coûts de main-d'œuvre. Il faut donc détruire les avantages qui figurent au statut. Sur les chiffres de 1967 la part des salaires dans le chiffre d'affaires total du trafic marchandises était de 38 % contre 14 % au trafic routier. La part des charges sociales de 28 % contre 5 %.

Ainsi s'explique l'attaque prévue en plusieurs étapes contre la caisse de prévoyance. Jusqu'en 1966 l'équilibre est assuré. Mais à partir de cette époque, la diminution constante des effectifs actifs, l'augmentation normale de la consommation médicale et le poids des avantages comme : la gratuité totale des soins, le remboursement des frais pharmaceutiques intégral, le paiement du salaire complet en cas de maladie, la possibilité de consulter pendant le travail, font que, malgré des taux de cotisations augmentés quatre fois depuis 1961 et plus élevés qu'au régime Sécurité sociale, et d'une cotisation des retraites qui n'existe pas ailleurs, le déficit apparaît (3 milliards d'AF pour 1967) couvert par une subvention d'Etat au titre de la Convention de 1937.

Cette subvention est supprimée pour la partie médicale (maintenue pour la partie retraite). Nous verrons plus loin la position défendue par les syndicats : elle est caractéristique ! Ce qui est déjà certain, c'est que la séparation du taux régime général, du taux avantages acquis est décidée. Il est évident que la part des avantages spécifiques du régime prévoyance sera soit rentabilisée « par la recherche de la vérité des prix » donc, augmentation en vue des cotisations, soit dans une deuxième phase supprimée : le libre choix du médecin sera accordé, mais habituera les cheminots à avancer les frais. Ce qui ne se fait pas actuellement. La rentabilisation de la santé des cheminots est donc « à l'étude ». L'attaque contre les droits acquis ne vise pas que le régime prévoyance des cheminots.

### — 2) L'INTRODUCTION DE PERSONNEL PRIVE.

L'avantage du personnel privé est évident : aucune garantie de statut ne leur est accordé : santé, garantie d'emploi, qualification, salaires. Ainsi à la S.N.C.F., de plus en plus des entreprises sous-traitantes sont introduites : équipes de la voie, composées de travailleurs immigrés (Portugais notamment) travaillant sous l'œil du contremaître soupçonneux, équipes d'entretien électrique, ateliers d'entretien des matériels, entreprises de nettoyages. Un exemple : en 1969, 9.148.000 heures de travail (nettoyage du matériel roulant). En 1970 prévu 9.838.000 heures. En 1969, plus de 5.000.000 heures de réparation de wagons ont été cédées au privé.

Les impératifs de rentabilisation se situent aussi sur le plan des économies. Ainsi de 1965 à 1969, les dépenses d'entretien ont été réduites d'un tiers. Les grands ateliers de réparations de wagons seront ramenés de 15 à 8 en 1975. Des 29 parcs ateliers, magasins, existants, il n'en restera que 12 dans quatre ans.