

Sur cette programmation la direction S.N.C.F. a refusé de se prononcer lors du contrat de février 1970. La C.G.T., depuis, a mis de côté même sa propre revendication...

Pour nous, la défense des 40 heures tout de suite et pour tous et ses corollaires (effectifs, etc.) est le mot d'ordre revendicatif qui entre en lutte contre la politique de rentabilisation de la S.N.C.F., contre l'accroissement de la productivité. Les cheminots sont capables de mener de belles luttes contre les conséquences de la surexploitation capitaliste qu'ils subissent. Encore faudrait-il que les syndicats cessent leurs querelles bureaucratiques.

La division des syndicats, leurs engueulades permanentes sévèrement jugées par les cheminots n'aident pas à la clarté. Il est vrai que, l'unité syndicale se réalise, toujours, pour organiser les reprises.

II. — A PROPOS DU SERNAM : Il concerne plusieurs milliers de cheminots. Sans entrer dans les détails nous estimons, que doit être garanti pour chaque cheminot concerné :

1. Le refus absolu d'être muté au SERNAM ;
2. Le droit de retourner à la S.N.C.F. même après un temps d'acceptation d'emploi au SERNAM, et dans les deux cas, la garantie absolue de la qualification ;
3. L'entrée au SERNAM de personnel privé doit entraîner l'application du statut immédiate.

Donnons la parole à Guibert, le patron, sur les menaces que la S.N.C.F. fait peser sur les cheminots du SERNAM, dans son entretien avec « La Vie du rail » n° 1222 :

« La survie de ce trafic exige une diminution de nos coûts et lorsqu'il s'agit d'opérations tributaires d'une main-d'œuvre non qualifiée, l'utilisation d'entreprises privées (dûment contrôlées par des cheminots) peut procurer des économies très importantes et éviter la disparition de trafic, avec les conséquences beaucoup plus graves qu'aurait cette disparition sur les effectifs des cheminots et l'avenir de la profession. Les répercussions d'une telle politique sur nos effectifs ne concernent que les embauchages, les cheminots ayant la garantie de l'emploi.

« Tout le monde ne peut que souhaiter l'harmonisation sociale sur la base du meilleur statut ; mais les délais d'une telle harmonisation ne nous autorisent pas à lui sacrifier l'existence même d'activités essentielles au fonctionnement de notre service public. »

Ainsi la précision est-elle donnée : le critère de rentabilité sera le seul à entrer en ligne de compte pour le maintien ou la suppression des gares SERNAM.

Actuellement la mise en place de ce service entraîne les concentrations d'activités, des suppressions de postes, et des licenciements. Des luttes locales, souvent dures se sont déroulées : certaines ont reporté les échéances, dans l'ensemble elles n'ont pas été soutenues par les syndicats (voire même sabotées, comme à Besançon avec la C.G.T.). Il n'y a plus eu de lutte organisée nationalement pour sauvegarder les acquis des cheminots. C'est pour nous cette défense des acquis des cheminots mutés au SERNAM et l'obtention du statut à tout nouvel embauché qui est la revendication à mettre en avant.

III. — LA REFORME DES SALAIRES ET LA HIERARCHISATION :

Le but que se fixait le contrat de février 1970 était de programmer l'augmentation de salaires pour l'année : 6 % en trois fois plus 0,25 % affectés à une première étape de la fameuse réforme des salaires.

Un autre but a été atteint : depuis février il n'est plus question d'augmentation des salaires chez aucun syndicat. Il est vrai que la clause dite des plus 2 % si l'indice officiel des prix dépasse 3,9 % (il les dépassera) a été apprécié par la C.G.T. comme « une ébauche intéressante d'échelle mobile »